

# Network Statement 2025

Gyldighetsperiode: 15. desember 2024 – 13. desember 2025

# 1 Generell informasjon

## 1.1 Innledning

Bane NOR er infrastrukturforvalter på det norske jernbanenettet og har utarbeidet og offentliggjort Network Statement 2026, den 23. utgaven.

### 1.1.1 Bane NORs organisasjon

På [banenor.no](https://banenor.no) kan du se Bane NORs organisasjonskart, samt finne informasjon om konsernets ledelse, eierskap og styring.

### 1.1.2 Jernbanesektoren i Norge

Det er flere statlige og private virksomheter som sammen sørger for dagens norske togtilbud. På siden [Slik er jernbanen organisert på banenor.no](#) kan du lese om hvem som gjør hva innen norsk jernbane.

## 1.2 Formål

Hensikten med Network Statement er å gi jernbaneforetak og andre søkere nødvendig informasjon om tilgang til og bruk av det norske jernbanenettet, samt informasjon om øvrige jernbanerelaterte tjenester som ytes til jernbaneforetakene.

Network Statement består av et hoveddokument som beskriver infrastrukturen i tillegg til de generelle betingelsene for å kunne trafikkere på jernbanenettet. Network Statement inneholder dessuten [vedlegg med ytterligere detaljert informasjon](#).

Network Statement inneholder også lenker til publikasjoner samt andre relevante internettsider.

## 1.3 Rettslige forhold

### 1.3.1 Rettslig forankring

Kravet om å utarbeide og offentliggjøre Network Statement er hjemlet i forskrift 30. juni nr. 2315 om jernbanevirksomhet, serviceanlegg, avgifter og fordeling av infrastrukturkapasitet mv. (jernbaneforskriften) § 5-1. Nærmere krav til innholdet i Network Statement følger av jernbaneforskriften § 5-2.

Krav om tilgang til og bruk av det norske jernbanenettet, herunder bruk av øvrige jernbanerelaterte tjenester, følger av jernbaneforskriften og forskrifter om gjennomføring av utfyllende bestemmelser til jernbaneforskriften gitt med hjemmel i jernbaneforskriften § 1-5 (1).

## Lover og forskrifter

Norske lover og forskrifter som gjelder jernbane er tilgjengelige på statens jernbanetilsyns nettsted, [sjt.no](http://sjt.no). Enkelte av lovene og forskriftene er oversatt til engelsk. Disse oversettelsene er ikke offisielle.

Øvrige norske lover og forskrifter er tilgjengelig på [lovdata.no](http://lovdata.no).

[sjt.no](http://sjt.no) 

[lovdata.no](http://lovdata.no) 

## 1.3.2 Rettslig status og forpliktelser

### 1.3.2.1 Generelle merknader

I henhold til norsk lovgivning er Network Statement et rent informativt dokument. Det betyr at informasjonen i Network Statement ikke er juridisk bindende forpliktelser for Bane NOR.

Når [Avtale om sportilgang og bruk av tjenester](#) henviser til særskilte punkter i Network Statement er ikke dette juridisk bindende forpliktelser for Bane NOR, med mindre det særskilt kommer frem av AST at det er en juridisk bindende forpliktelser for Bane NOR.

Network Statement utgis på to språk – norsk og engelsk. Dokumentets innhold er det samme på begge språk. Dersom det foreligger motstrid mellom den norske og engelske teksten, har den norske teksten forrang.

På flere punkter er det henvist til norsk lovgivning og til trafikkregler utgitt av Bane NOR. Deler av lovgivningen, samt trafikkreglene, er kun tilgjengelige på norsk.

### 1.3.2.2 Forpliktelser

Den informasjon Bane NOR gir i Network Statement skal være korrekt. Bane NOR påtar seg likevel intet ansvar som følge av feil. Eventuelle feil som måtte bli avdekket i løpet av Network Statements gyldighetsperiode vil bli korrigert og kunngjort på Bane NORs nettsider som beskrevet i kapittel 1.5.2.

Bane NORs målsetting er å yte tjenester i overensstemmelse med den ytelsesbeskrivelse som er gitt i Network Statement. Network Statement kan inneholde opplysninger om planlagte endringer i tiden etter utløpet av dokumentets gyldighetsperiode, jf. kapittel 1.5 nedenfor. Slik informasjon er ikke bindende for Bane NOR.

Network Statement henviser i en viss utstrekning til beskrivelser gitt i andre dokumenter utgitt av Bane NOR. Dersom Bane NOR skal gjennomføre endringer i slike

dokumenter som berører jernbaneforetakenes rettigheter eller forpliktelser, skal slike endringer sendes på høring til jernbaneforetakene før endringene gjennomføres.

### 1.3.3 Klageprosedyre


Søkere som mener å ha blitt urettferdig behandlet, utsatt for forskjellsbehandling eller fått sine interesser krenket på annen måte, kan i henhold til jernbaneforskriften § 11-3 klage til SJT. Dette gjelder særlig beslutninger som er truffet av infrastrukturforvalter, jernbaneforetak eller den som driver serviceanlegg når det gjelder:

- a. utkast til og endelig versjon av netterklæringen
- b. kriterier som er fastsatt i netterklæringen
- c. fordelingsprosessen og resultatet av denne
- d. avgiftsordningen
- e. nivået på eller strukturen til infrastrukturavgifter som søkeren må eller kan komme til å måtte betale
- f. ordninger for tilgang i samsvar med § 2-1, § 2-2, § 2-4 og § 2-5.
- g. tilgang til tjenester, innkreving av avgifter og betaling for tjenester i samsvar med § 13-2 og kapittel 4
- h. trafikkstyring
- i. planlegging av fornyelser samt planlagt og ikke-planlagt vedlikehold
- j. overholdelse av kravene i § 3-4 til § 3-7
- k. inngåtte rammeavtaler.

Det følger av jernbaneforskriften § 11-3 (2) at SJT innen seks uker etter å ha mottatt alle relevante opplysninger skal underrette berørte parter om sin avgjørelse i saken.

## 1.4 Struktur

RNE har utarbeidet en felles struktur for Network Statements oppbygning og innhold (Network Statement Common Structure). Denne Network Statement er i henhold til RNE sin Network Statement Common Structure.

Den siste versjonen av Network Statement Common Structure, godkjent 31. mai 2023, finnes på [RNEs nettsider](#) .

## 1.5 Gyldighetsperiode, oppdatering og publisering

### 1.5.1 Gyldighetsperiode

Network Statement 2025 gjelder:

- tilgang til og bruk av infrastruktur, begrenset av Ruteplan R25
- behandlingen av kapasitetskreven program for Ruteplan R25. Dette gjelder også hvis behandlingen skjer før starten av Ruteplan R25.

Network Statement utgis 12 måneder i forkant av den ruteplanperioden den gjelder for og er gyldig for én ruteplanperiode.


Ruteplan R25 gjelder for perioden fra og med søndag 15. desember 2024 til og med lørdag 13. desember 2025.

Disse datoene er fastsatt i samsvar med bestemmelsene i jernbaneforskriften.

## 1.5.2 Oppdatering

Bane NOR vil, ved hjelp av et tillegg til Network Statement 2025, kunngjøre eventuelle endringer eller tilføyelser som har oppstått etter utgivelsen av denne Network Statement på [endringsloggen](#).

Endring av en offentlig regulering som er referert i Network Statement, vil kun være annonsert ved hjelp av et tillegg til Network Statement hvis:

- endringen ikke er publisert i [Norsk Lovtidend](#) 
- endringen kan føre til restriksjoner for bruk av jernbaneinfrastrukturen i henhold til den minste pakken med tjenester, som beskrevet i jernbaneforskriften § 4–1. Les mer om den minstepakken med tjenester i kapittel 5.3.

## 1.5.3 Publisering

Network Statement 2026 med vedlegg er tilgjengelig både som utskriftsvennlig PDF-fil og elektronisk på Bane NORs hjemmeside hvor den kan lastes ned gratis.

Network Statement sendes kostnadsfritt til jernbaneforetak som har inngått AST med Bane NOR.

Årlig utgivelse av Network Statement kunngjøres i Norsk Lysningsblad og i EU-tidende.

# 1.6 Kontakter

## 1.6.1 Bane NOR

Bane NOR kan på forespørsel gi jernbaneforetak nærmere informasjon om emner nevnt i Network Statement 2025.

## Kontakt Bane NOR SF

✉ E-post

[postmottak@banenor.no](mailto:postmottak@banenor.no)

📍 Adresse

**Postadresse:** Postboks 4350, N-2308 HAMAR

**Besøksadresse:** Schweigaards gate 33, 0191 Oslo

**Nettadresse:** [banenor.no](http://banenor.no)

### 1.6.2 OSS

Infrastrukturforvaltere og tilsynsmyndigheter i EU har i samarbeid opprettet en One Stop Shop – forkortet som en OSS-funksjon som fungerer som et nettverk av kontaktpunkter innenfor RNE. I hensikt av å søke om infrastrukturkapasitet i et internasjonalt jernbanenettverk, kan et jernbaneforetak ta kontakt med en OSS, som vil starte hele den internasjonale koordineringsprosessen. OSS vil på bakgrunn av kontakt med et jernbaneforetak og etter et møte med involverte ledere

1. koordinere håndteringen av kapasitetskrevenende søknader for hver forespurt, internasjonale banestrekning innenfor RNE, på en slik måte at søknadene blir korrekt inkludert i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen
2. ivareta kundens infrastrukturkapasitet for hele den internasjonale ruten. Koordinering av denne prosessen utføres hovedsakelig via simulering med RNEs PCS-system.

## Kontakt Bane NORs OSS

☎ Telefon

[05280 / +47 22 45 50 00](tel:052804722455000)

✉ E-post


[ruteplan@banenor.no](mailto:ruteplan@banenor.no)

📍 Adresse

**Postadresse:** Postboks 4350, N-2308 HAMAR

**Besøksadresse:** Schweigaards gate 33, 0191 Oslo

### 1.6.3 OSS, Internasjonalt

På [RNEs nettside](#)  får du en oversikt over internasjonale OSS.

## 1.7 Samarbeid mellom infrastrukturforvaltere i Europa

### 1.7.1 Godskorridorer

Forordning 913/2010/EU om etablering av et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig frakt, trådte i kraft i norsk rett med virkning fra 17. februar 2014. Denne forordningen forplikter medlemsstatene å etablere internasjonale markedsorienterte jernbanegodskorridorer for å oppfylle følgende mål:

- styrke samarbeidet mellom infrastrukturforvaltere på viktige områder som tildeling av ruteleier, samtrafikkevne, interoperable systemer og infrastrukturutvikling
- finne riktig balanse mellom gods- og passasjertrafikken langs godskorridorene, gi tilstrekkelig kapasitet for gods i samsvar med behovene i markedet samt sikre at felles punktlighetsmål for godstog blir oppfylt
- fremme intermodalitet mellom jernbane og andre transportformer ved å innlemme terminaler i korridorstyringsprosessen.

Bane NOR deltar i godskorridor 3, [Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor \(ScanMed RFC\)](#), sammen med Banedanmark, DB Netz, RFI, Trafikverket, ÖBB Infrastruktur og Øresundsbron.

Det er etablert [ti internasjonale godskorridorer \(RFC\)](#) i EUs jernbanenett. For mer informasjon om disse, se [RNEs nettsider](#).

### 1.7.2 RailNetEurope og andre internasjonale fora

#### RailNetEurope

RailNetEurope (RNE) er en felles, europeisk organisasjon som jobber for å legge til rette for internasjonal trafikk.

[RailNetEurope](#)

RailNetEurope (RNE) ble opprettet i januar 2004 på initiativ fra en rekke europeiske infrastrukturforvaltere, som ønsket å etablere en felles, europeisk organisasjon for å legge til rette for internasjonal trafikk. For å oppnå dette formålet tilbyr RNE sine medlemmer, jernbaneforetak og andre søkere og interessenter, løsninger og støtte som samsvarer med det europeiske rettslige rammeverket. Dette innebærer å utvikle og harmonisere internasjonale jernbaneprosesser, maler, håndbøker og retningslinjer. I tillegg utvikle nødvendig IT-verktøy som er strømlinjeformet og harmonisert.

#### 1.7.2.1 RNE verktøy

##### Path Coordination System (PCS)

PCS er et internasjonalt koordineringssystem for søknad om ruteleier for jernbaneforetak og andre søkere, infrastrukturforvaltere, tildelingsorganer og

godskorridorer (RFC). Den internettbaserte applikasjonen optimaliserer koordineringen av internasjonale ruteleier ved å sørge for at forespørsler og tilbud er harmonisert med alle involverte parter. PCS er det eneste verktøyet for å publisere tildelte ruteleier og restkapasitet samt for å administrere internasjonale banespørsmål for godskorridorene (RFCs).


Tilgang til PCS er gratis. Ønskes en brukerkonto, kan forespørsel sendes til RNE PCS Support.

### RNE PCS Support

✉ E-post

[support.pcs@rne.eu](mailto:support.pcs@rne.eu)

📍 Adresse

**Nettsted:** Les mer om [PCS på rne.eu](#) 

### Charging Information System (CIS)

CIS er et informasjonssystem for infrastrukturavgifter for søkere levert av infrastrukturforvaltere og tildelingsorganer. Den internettbaserte applikasjonen gir rask informasjon og indikasjon om kostnader relatert til bruk av europeisk jernbaneinfrastruktur samt estimerer prisen for bruk av internasjonale ruteleier.


Tilgang til CIS er gratis uten brukerregistrering.

### RNE CIS

✉ E-post

[support.cis@rne.eu](mailto:support.cis@rne.eu)

📍 Adresse

**Nettsted:** Les mer om [CIS på rne.eu](#) 

### 1.7.2.2 OSS

One-Stop-Shop (OSS) er et nettverk av kontaktpunkter som representerer infrastrukturforsvalter i internasjonal trafikk. De utgjør et enkelt kontaktpunkt for jernbanetjenester for hele den internasjonale ruten, fra de første spørsmålene knyttet til tilgang til infrastrukturen til internasjonale forespørsler og ytelsesvurdering etter togkjøring.

En liste over OSS-kontaktpersoner i Europa er tilgjengelig på [RNEs nettsted](#) .



## Kontakt Bane NORs OSS

✉ E-post


[ruteplan@banenor.no](mailto:ruteplan@banenor.no)

### 1.7.2.3 Andre internasjonale fora

I tillegg til det som er nevnt i kapittel 1.7.1 og 1.7.2 ovenfor, deltar Bane NOR i følgende internasjonale organisasjoner og fora:

#### European Rail Infrastructure Managers (EIM)

European Rail Infrastructure Managers (EIM) er en organisasjon for uavhengige infrastrukturforvaltere, etablert i 2002. EIMs arbeid er konsentrert rundt to hovedområder: transportpolitisk lobbyvirksomhet overfor EUs lovgivende organer, og teknisk arbeid overfor ERA. EIM er blant organisasjonene som har rett til å oppnevne eksperter til ERAs arbeidsgrupper, og organisasjonen har selv en rekke tekniske «skyggearbeidsgrupper» som gjenspeiler ERAs egne grupper. EIM har i dag 16 medlemmer, hvorav 11 nasjonale infrastrukturforvaltere. Organisasjonen har hovedkontor i Brussel.

Mer informasjon finnes på [EIM Rails nettsted](#) .

#### Platform for Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME)

Platform for Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME) er et koordineringsforum for samarbeid mellom EU-kommisjonen og de to lobbyorganisasjonene for infrastrukturforvaltere (EIM og CER). Forumet har to plenumsmøter i året på toppledernivå, og en rekke arbeidsgrupper knyttet til temaer innen teknologi, sikkerhet og økonomi. PRIME ledes av Kommisjonen v/ DG MOVE.

Mer informasjon finnes på [PRIMEs nettsted](#) .

#### Den internasjonale jernbaneunionen (UIC)

Union internationale des chemins de fer, eller Den internasjonale jernbaneunionen (UIC) er en verdensomspennende organisasjon med hovedkontor i Paris, etablert i 1922. UIC besitter en betydelig ekspertise, og organisasjonen arbeider i dag først og fremst med forskningsprosjekter for å bidra til å utvikle standarder og tekniske løsninger for jernbanesektoren.

Mer informasjon finnes på [UICs nettsted](#) .

#### Nordic Infrastructure Managers (NIM)

Nordic Infrastructure Managers (NIM) er et løst organisert samarbeid mellom infrastrukturforvaltere og jernbanemyndigheter i de nordiske landene. Organisasjonen har et årlig møte på toppledernivå, og en del tekniske samarbeidsgrupper tilknyttet

ulike konkrete temaer. Organisasjonen har ikke noe fast sekretariat eller hovedkontor, men formannskapet går på omgang blant medlemmene for ett år av gangen.

NIM har ikke et eget nettsted, men du kan få mer informasjon ved å kontakte Bane NOR på [international@banenor.no](mailto:international@banenor.no).

## 2 Infrastruktur

### 2.1 Innledning

Denne delen gir en oversikt over infrastrukturen på Bane NORs jernbanenett, samt annen tilknyttet jernbaneinfrastruktur som kan benyttes av de som har tilgang til å trafikkere nettet. Her finner du den nødvendige informasjonen for å planlegge togproduksjonen din, enten du representerer et eksisterende jernbaneforetak eller et nytt.

For mer detaljert informasjon om infrastrukturen, anbefaler vi å se siden [Infrastruktur på banenor.no](#) eller [Register of Railway Infrastructure \(RINF\)](#). RINF inneholder ytterligere detaljer om infrastrukturen som er beskrevet her.

Det er viktig å merke seg at Network Statement ikke inneholder nok informasjon om infrastrukturens tekniske egenskaper til å kunne spesifisere, konstruere eller bygge kjøretøy som skal være kompatible med Bane NORs nett. For slike behov henvises det til Bane NORs dokument [Teknisk regelverk, Supplementary information and regulations, kap.1](#).

Når det gjelder privat jernbaneinfrastruktur som er tilknyttet Bane NORs nett, er informasjonen kun inkludert i den grad Bane NOR har tilgang til den.

### 2.2 Jernbanenettets omfang

#### 2.2.1 Begrensninger

Jernbanenettets geografiske omfang og begrensninger er vist på strekningskart i [vedlegg 2.2.1 Strekningskart](#).

#### 2.2.2 Forbindelser til andre jernbanenett

##### 2.2.2.1 Nasjonale grenseoverganger

Det er fire grenseoverganger mellom Norge og Sverige. Disse er beskrevet i tabellen under (se også [vedlegg 2.2.1 Strekningskart](#)). Ingen av grenseovergangene innebærer skifte av sporvidde.

Passering av riksgrensen innebærer skifte av visuelt signalsystem.

Grensestasjon	Bane
Riksgränsen (SE)	Ofotbanen
Storlien (SE)	Meråkerbanen
Charlottenberg (SE)	Kongsvingerbanen
Kornsjø (NO)	Østfoldbanen

## Kontakt Trafikverket

📞 Telefon

[+46 77 117 18 19](tel:+46771171819)

✉ E-post

[trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

📍 Adresse

Röda vägen 1, S-781 89 BORLÄNGE, SE

Nettsted: [trafikverket.se](https://trafikverket.se) 

## Kontakt Toll- og avgiftsdirektoratet

📞 Telefon

[+47 228 60 312](tel:+4722860312)

✉ E-post

[tad@toll.no](mailto:tad@toll.no)

📍 Adresse

PB 8122 Dep., N-0032 OSLO, NO

Nettsted: [toll.no](https://toll.no) 

### 2.2.2.2 Tilknyttede nett, herunder privatbaner, havnespor, godsterminaler og sidespor

I Norge finnes det kun ett hovedjernbanenett; dette forvaltes av Bane NOR. Utover dette nettverket er det svært lite privat eiet jernbanespor. De få private sporene som eksisterer, er knyttet til Bane NORs nettverk, og derfor omtales de også i Network Statement.

Når tog passerer forgreningspunkter på det norske jernbanenettet, kan det være nødvendig å justere flere faktorer, som lasteprofil, aksellast, energiforsyningssystem og signalsystem.

For mer informasjon om tilknyttet spor og baner, se [vedlegg 2.2.2.2 Tilknyttet nett](#).

For mer informasjon om sidespor, se [vår oversikt over sidespor](#).

Bane NOR har i en del tilfeller valgt å fjerne sporvekselen mellom jernbanenettet og sidespor som ikke har vært i bruk på lang tid. Jernbaneforetak som ønsker slike sporveksler reetablert, kan kontakte Bane NOR.

### Kontakt Bane NOR

✉ E-post

[postmottak@banenor.no](mailto:postmottak@banenor.no)

#### 2.2.2.3 Tilleggsinformasjon

For detaljer om jernbanenettets tekniske spesifikasjoner som er relevante for kjøretøy, se [Teknisk regelverk, Supplementary information and regulations](#) [↗](#). For en geografisk oversikt over infrastrukturens egenskaper, kan du konsultere Bane NORs infrastrukturdatabase, Maximo. For å bestille informasjon fra denne databasen, kontakt Bane NORs OSS.

For nærmere informasjon om (private) sidespor, se [vår oversikt over sidespor](#).

### Kontakt Bane NOR OSS

✉ E-post

[oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

## 2.3 Nettbeskrivelse

### 2.3.1 Linjetopologi

Jernbanenettet er for det meste enkeltsporet. Det er imidlertid etablert dobbeltspor på de fleste strekningene nærmest Oslo. Det er parallelle jernbanelinjer kun på et fåtall strekninger. For mer informasjon, se [vedlegg 2.2.1 Strekningskart](#).

### 2.3.2 Sporvidder

Sporvidden på jernbanenettet samt tilknyttede offentlige og private spor er utelukkende 1435 millimeter (4' 8½").

### 2.3.3 Stasjoner og knutepunkter

For en oversikt over stasjoner og knutepunkter på jernbanenettet, se [vedlegg 2.2.1 Strekningskart](#) eller [Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet](#) [↗](#). For informasjon om den enkelte stasjon, inkludert sportabell og sporplan, se [vår oversikt over stasjoner](#).

[Daglige rutegrafer](#) gir verdifull innsikt i trafikkflyt og kapasitetsutnyttelse ved stasjoner og knutepunkter på jernbanenettet. De viser hvilke tog som bruker bestemte spor på

ulike tider av døgnet, og kan bidra til bedre planlegging av ressurser og logistikk rundt viktige stoppesteder.

## 2.3.4 Lasteprofiler

### Internasjonale framføringsprofiler

Samtlige banestrekninger med ordinær trafikk kan trafikkeres med statisk og kinematisk spesifisering av følgende internasjonale referanseprofiler:

- G1 (UIC 505-1/prEN 15273-1)
- GA (UIC 505-1/prEN 15273-1)
- GB (UIC 505-1/prEN 15273-1)

### Kombinerte transporter iht. UIC 596-6

Tillatt størrelse på kombinerte transporter (Combined Transport Profile Number(CTPN)) for de enkelte banestrekninger fremgår av strekningskart i [vedlegg 2.3.4.1 Internasjonal profil](#).

Framføringsprofil for kombinerte transporter for containere og semihengere opptil P/C 410, og opptil P/C 80 kan benyttes på de strekningene som framgår av [vedlegg 2.3.4.1 Internasjonal profil](#).

### Nasjonale profiler

For å kunne utnytte kapasiteten i norsk infrastruktur, og da spesielt de kurveutslag banene er bygget med, er det etablert følgende nasjonale profil:

#### Dynamisk referanseprofil NO1

Dynamisk referanseprofil NO1 prEN 15273 og de betingelser dette er basert framgår av [vedlegg 2.3.4.2 JBV NO1 - prEN 15273 Dynamisk profil](#). Profilet gjelder samtlige banestrekninger med ordinær trafikk.

#### Statisk spesifisert tilleggprofil med ekstra høyde

Multipurpose vognprofil: Utviklet for bruk av høye lukkede vogner tilsvarende multipurpose. Kan benyttes av alt materiell på de banestrekninger og med de spesifikke betingelser som framgår av [vedlegg 2.3.4.3 Multipurpose profil](#).

Ved behov for transport som overskrider de nevnte framføringsprofiler, må det sendes søknad om spesialtransport til Bane NOR, jf. kapittel 4.7.1. Søknad sendes til Spesialtransport.

## Kontakt Spesialtransport

✉ E-post

[spesialtransporter@banenor.no](mailto:spesialtransporter@banenor.no)

### 2.3.5 Vektbegrensninger

#### 2.3.5.1 Aksellast

For landsdekkende kart som viser overbygningsklasse, aksellast og maks hastighet, se [vedlegg 2.3.5.1 Aksellast](#).

Les om maksimal tillatt aksellast med hensyn til bruers bæreevne i [Teknisk regelverk, Axle loads and linear loads in relation to bridge load capacities](#) [↗](#).

#### 2.3.5.2 Metervekt

For skjematisk kart som viser maksimalt tillatt metervekt i henhold til linjenes klassifisering, se [vedlegg 2.3.5.2 Metervekt](#).

### 2.3.6 Linjestigninger og fall

For tabellarisk oversikt over bestemmende stigninger og fall samt for grafisk fremstilling av vertikalprofiler, se [vedlegg 2.3.6 Linjestigninger](#).

### 2.3.7 Linjehastighet

I henhold til [Trafikkregler for jernbanenettet](#) [↗](#) er største tillatte hastighet for persontog 210 km/t og for godstog 100 km/t.

Se strekningsvis profil over linjehastighet i [vedlegg 2.3.7 Linjehastighet](#).

### 2.3.8 Største tog lengde

Hvilke tog lengder som tillates for de enkelte strekninger og ruteleier fastsettes i kapasitetsfordelingsprosessen.

Maksimal lengde avhenger blant annet av lengde på kryssingsspor, samt plattformer der persontog skal stoppe for av- eller påstigning.

### 2.3.9 Energiforsyning

Bane NOR leverer elektrisk kraft til togframføring og oppvarming av tog. For kart over alle elektrifiserte linjer i Norge, se [vedlegg 2.3.9 Elektrifiserte linjer](#).

Bane NOR eier påfyllingsanleggene for drivstoff (diesel) samt drifter disse. For mer informasjon, se [vedlegg 7.3.10 Påfyllingsanlegg for drivstoff](#).

### 2.3.9.1 Spenning og frekven

Nominell systemspenning er 15 000 Volt (eff.), vekselstrøm for alle elektrifiserte strekninger. Nominell frekvens er 16 2/3 Hz for alle elektrifiserte strekninger.

Banestrømforsyningen kjennetegnes typisk med stor avstand mellom innmatingspunktene og små distribuerte omformerstasjoner.

For tog med vekselrettertraksjonssystem viser erfaring at programvare utviklet for bruk av samme materiell i kontinental-Europa ofte må etter optimaliseres både av hensyn til funksjonaliteten i toget selv og for unngå uakseptable effektpendlinger mellom toget og strømforsyningen.

For mer informasjon, se [Teknisk regelverk, Supplementary information and regulations, kap. 8](#) .

### 2.3.9.2 Maksimal togstrøm

#### Strømforbruk

Banestrømforsyningen er inndelt i kapasitetsklasser:

- ikke elektrifisert
- klasse C1: I<sub>max</sub> 900A
- klasse C2: I<sub>max</sub> 700A
- klasse C3: I<sub>max</sub> 450A.

For mer informasjon, se kart 3 Oversikt over maksimal togstrøm/strømforbruk i [vedlegg 2.3.9 Elektrifiserte linjer](#).

På enkelte strekninger kan tilgjengelig elektrisk kraft utgjøre en kapasitetsbegrensning. For klasse C1 og C2 er dette fortrinnsvis aktuelt under spesielle forhold som medfører redusert kapasitet. For klasse C3 kan det være behov for dette også i normal drift.

I tilfelle lav spenning forutsettes fører å begrense strømuttaket ytterligere. Særlig er dette viktig i tog som ikke har automatisk strømbegrensning i henhold til EN 50388, ved lav kontaktledningsspenning.

#### Strøm ved regenerativ brems

Banestrømforsyningen er inndelt i kapasitetsklasser:

- ikke elektrifisert
- klasse B3: 500A (8MW)
- klasse B4: 300A (5MW).





For mer informasjon, se kart 4 Oversikt over maksimal togstrøm/regenerativ bremsing i [vedlegg 2.3.9 Elektrifiserte linjer](#).

### 2.3.9.3 Kontaktledning – høyde og horisontal forskyvning


Høyden på kontakttråden varierer fra 4700 til 6200 mm. Deler av banenettet har høyere minsthøyde. Nærmere informasjon om dette fås ved henvendelse til Bane NOR.


Kontakttrådens avvik fra spormidtt er nominelt 400 mm og ved ugunstige vindforhold maksimalt  $700 \pm 50$  mm for gamle kontaktledningsanlegg og  $550 \pm 30$  mm for nyere kontaktledningsanlegg.

Fritt profil for strømvtagere er vist i

- [Teknisk regelverk, bok 540, kapittel 6, avsnitt 3.4](#) 
- [Teknisk regelverk, bok 542, kapittel 5, vedlegg fritt profil for strømvtagere og E-mål](#) .

### 2.3.9.4 Kontakttrykk fra strømvtagere

Grenseverdier for krefter mellom strømvtagere og kontakttråd er gitt i [Teknisk regelverk, bok 542, kapittel 5](#) .


Grenseverdier for aerodynamisk utbalansering av strømvtagere er gitt i [Teknisk regelverk, Supplementary information and regulations, kapittel 8, appendix e](#) .

Kontaktledningsanleggene er dimensjonert for en vindbelastning på maksimum 30 m/s vinkelrett på kontaktledningen. Enkelte vindustatte strekninger er dimensjonert for en vindbelastning på maksimum 37 m/s vinkelrett på kontaktledningen.

Ved flere aktive strømvtagere i en togstamme kan antall og avstand mellom disse være dimensjonerende for hvilke toghastigheter som tillates benyttet. Her kreves egen godkjenning fra Bane NOR på de forskjellige banestrekningene.

Utfyllende bestemmelser finnes i [Teknisk regelverk, Supplementary information and regulations, kap. 8, appendix e](#) .

## 2.3.10 Signalsystem

I henhold til [kapittel 8 i Trafikkreglene for jernbanenettet](#) , skal signalanlegg sikre trygg togtrafikk. Disse anleggene, som omfatter signaler, sikringsanlegg og linjeblokk, gir togene informasjon om når de kan kjøre på en bestemt strekning.

Signalanleggene informerer tog om de kan kjøre videre på en bestemt strekning. Sikringsanleggene sørger for at togene får en trygg rute. Før signalanleggene kan gi et kjøresignal, kontrolleres togveien for å sikre at sporet er fritt for andre tog, at signalene i motsatt retning viser stopp, og at alle sporveksler er riktig innstilt.

### 2.3.11 Trafikkstyring

Trafikkstyring på jernbanenettet er regulert av Trafikkregler for jernbanenettet. For en detaljert forståelse av disse reglene, spesielt om hvordan trafikken styres, se Trafikkregler for jernbanenettet, kapittel 5

For en oversikt over hvilke områder som dekkes av toglederne og hvor trafikkstyringssentralene er lokalisert, se [vedlegg 2.3.11 Toglederområder og trafikkstyringssentraler](#).

#### 2.3.11.1 Strekninger med fjernstyrte driftsformer

Fjernstyring refererer til systemer der togtrafikken overvåkes og styres elektronisk fra en trafikkstyringssentral. I disse sentralene har toglederne, som overvåker trafikken over store områder, full oversikt over togbevegelser på flere stasjoner samtidig. Dette gjør det mulig å styre togtrafikken på en effektiv og sikker måte. I Norge er de fleste jernbanestrekninger fjernstyrte, noe som betyr at de kontrolleres og overvåkes fra slike sentraler.

De to driftsformene med fjernstyring er

- strekning med fjernstyring
- strekning med ERTMS.

**På strekninger med fjernstyring** gis kjøretillatelse til tog gjennom kjøresignal i hovedsignalet. Ombordansvarlig i persontog har ansvar for å verifisere at kjøresignalet er gitt, noe som krever både strekningskunnskap og kompetanse. Dette ansvaret er nærmere beskrevet i [TJN punkt 6.8 nr. 4](#).

**På strekninger med ERTMS (European Rail Traffic Management System)** gis kjøretillatelsen direkte til føreren via togets førerpanel, kjent som Driver Machine Interface (DMI). I disse tilfellene har ikke ombordansvarlig i persontoget ansvar for å verifisere kjøresignalet.

For mer informasjon om strekninger med fjernstyrte driftsformer, se [vedlegg 2.3.13 System for automatisk hastighetsovervåking](#).

Utbyggingen av ERTMS (Baseline 3, versjon 3.6.0) følger Nasjonal Signalplan.

#### Nasjonal Signalplan 2023

[Les Nasjonal Signalplan på banenor.no](#)

### 2.3.11.2 Strekning med togmelding

På noen strekninger finnes fremdeles et system med manuelle togmeldinger. Dette systemet bygger på at togekspeditør på den ene stasjonen tar telefonkontakt med sin kollega på den neste stasjonen før toget gis tillatelse til å forlate stasjonen. Dermed forsikrer man seg om at ikke to tog befinner seg på samme blokkstrekning samtidig. Dermed er denne strekningen reservert for dette toget, og ingen annen virksomhet er tillatt før dette toget har ankommet neste stasjon. Togenes rekkefølge er fastsatt i rutene og fører har plikt til å forvise seg om kryssende tog. Endringer kan bestemmes av togleder og formidles etter regler fastsatt i TJN.

For dekningskart, se [vedlegg 2.3.13 System for automatisk hastighetsovervåkning](#).

### 2.3.12 Kommunikasjonssystemer

I henhold til Trafikkregler for jernbanenettet, kapittel 2, punkt III, reguleres kommunikasjonen mellom tog og trafikkstyringssentraler. Bane NOR benytter GSM-R som sitt primære kommunikasjonssystem for denne kommunikasjonen, hvilket er standard praksis for sikker drift på det norske jernbanenettet.

For overføring av diagnostiske data fra tog til vedlikeholdssystemer benyttes kommersielle mobilnett, som gir nødvendig tilkobling og dataoverføring utenfor GSM-R systemet.

Kommunikasjonen mellom togleder, togekspeditør og fører foregår på norsk.

For mer inngående informasjon om Bane NORs kommunikasjonssystemer og deres funksjoner, kan du se [vedlegg 2.3.12 Kommunikasjonssystemer](#).

### 2.3.13 System for automatisk hastighetsovervåkning

Strekning med fjernstyring og strekning med ERTMS har automatisk hastighetsovervåkning, og tog må være utstyrt med ombordutstyr for hastighetsovervåkning for å kunne kjøre på strekningene.

- **På strekning med fjernstyring:** ATC = Automatic Train Control.
- **På strekning med ERTMS:** ETCS = European Train Control System.

#### 2.3.13.1 ATC

Den del av signalanlegget på strekning med fjernstyring som overvåker togets hastighet og aktiverer togets bremsers dersom hastigheten overstiges. ATC kan være FATC (fullstendig hastighetsovervåkning) eller DATC (delvis hastighetsovervåkning). DATC har funksjonalitet begrenset til kjøring mot hovedsignal i «Stopp», hastighet over første sporveksel i innkjørtogveien, enkelte hastigheter over avvikende sporveksler i

utkjørtogvei samt eventuelle midlertidige hastighetsnedsettelse innkodet i baliser utlagt for formålet.

Omtrent 90 % av alle ATC-strekninger har delvis ATC-utrustning (DATC), og omtrent 10 % av alle ATC-strekninger har fullstendig ATC-utrustning (FATC).

For strekningsoversikt for ATC, se [vedlegg 2.3.13 System for automatisk hastighetsovervåking](#).

### 2.3.13.2 ERTMS Nivå 2 (ETCS)

På strekninger med ERTMS Nivå 2 mottar toget kjøretillatelse og hastighetsprofil fra sikringsanlegget via GSM-R. I normal kjøremodus (FS/OS) tillater ikke systemet tog å kjøre uten at kjøretillatelse er mottatt av toget. Toget bremses automatisk hvis tillatt hastighet overskrides. Dersom toget skulle passere kjøretillatelsens slutt punkt (EoA), vil toget bremses til stopp.

- FS = Full Supervision (Full overvåkning)
- OS = On-Sight (På sikt)
- EoA = End of Authority (Sluttpunkt for kjøretillatelse)

For strekningsoversikt for ERTMS, se [vedlegg 2.3.13.2 Kommunikasjon for ERTMS](#).

#### 2.3.13.2.1 Togdeteksjon

For å hindre feil på akseltellere må kun tog som er kompatible med ERA/ERTMS/033281 brukes.

For spesifikke tekniske kompatibilitetskrav mellom tog og akseltellersystem henvises det til [Teknisk Regelverk, Supplementary information and regulations, 8.4.2.6 Axle counter systems](#) og videre til TS 50238-3.

#### 2.3.13.2.2 Diagnostisering

Bane NOR har til hensikt om å anvende diagnosedata fra tog i forbindelse med målrettet og effektiv drift og vedlikehold av infrastruktur for økt tilgjengelighet. Implisitt innebærer dette deling av data om kjøretøy med Bane NOR; se [AST Vedlegg 2: Trafikkdata til Bane NOR](#).

## 2.4 Restriksjoner på trafikken

### 2.4.1 Jernbaneinfrastruktur til spesielle formål

I henhold til jernbaneforskriften § 8-8, gjelder følgende:

### **2.4.1.1 Gardermobanen**

#### **Begrensninger i Romeriksporten**

Det tillates ikke framføring av godstog med farlig gods i Romeriksporten når det er persontog i tunnelen.

#### **Begrensninger i kulvert på Gardermoen stasjon**

Godstog skal ikke planlegges framført gjennom kulvert på Gardermoen stasjon (Oslo Lufthavn) i den årlige ruteplanen. Framføringen av godstog skal være til minst mulig hinder for annen togtrafikk fastsatt i ruteplanen.

### **2.4.1.2 Østfoldbanen – Østre linje**

Strekningen Ski–Mysen–Sarpsborg ble fra 3. kvartal 2015 utrustet med ERTMS Nivå 2, og versjon 2.3.0d av systemet benyttes. Kun togmateriell med ERTMS ombordutrustning kompatibel med versjon 2.3.0d tillates framført på denne strekningen.

### **2.4.1.3 Gjøvikbanen nord**

Strekningen utkjør Roa stasjon–Gjøvik stasjon åpnet med ERTMS nivå 2, versjon 3.4.0 den 17. oktober 2024. Kun togmateriell med ERTMS ombordutrustning kompatibel med denne versjonen av ERTMS tillates framført på denne strekningen. Det er i tillegg en bruksbegrensning for tog type 72 som ikke tillates å benyttes på denne strekningen, selv om toget er ombygd med ERTMS ombordutrustning som er kompatibelt med ERTMS versjonen på strekningen. Dette da togtypen ikke er kompatibel med aksetellersystemet på strekningen.

## **2.4.2 Miljømessige restriksjoner**

### **2.4.2.1 Støy**

Støyrestriksjoner følger av alminnelig norsk lovgivning, jf. særlig naboloven, forurensningsloven og plan- og bygningsloven.

Nærmere bestemmelser om støyrestriksjoner og andre miljøvilkår er inntatt i [AST punkt 10.2.6.3 Støy](#).

Lokale støyrestriksjoner innebærer blant annet at det på enkelte planoverganger ikke skal fløytes om natten. Slike planoverganger er skiltet.

Av hensyn til våre naboer, for å redusere støy, krever Bane NOR at tog med Eco-modus aktiverer denne ved hensetting. Om behov for å avvike fra kravet, må det avklares med Bane NOR.

I forbindelse med at det søkes om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy vil oppfyllelse av støykrav være relevant, jf. kapittel 3.4.1.

## Forskrift om grenseverdier for støy


[lovdata.no](https://lovdata.no) 


### 2.4.2.2 Utslipp fra toaletter

I henhold til jernbanekjøretøysforskriften, vedlegg 6.2.1.1, er det ikke tillatt å bruke åpne toalettsystemer i jernbanekjøretøy.

### 2.4.2.3 Miljømessige farer

#### 2.4.2.3.1 Rasutsatte strekninger

På grunn av topografien i Norge er deler av banenettet utsatt for ulike former for ras- og skredhendelser. Det er størst fare for hendelser ved økt beredskapsnivå som følge av uvær med mye nedbør. Regional skredvarsling på [varsom.no](https://varsom.no)  og lokal skredvarsling for banestrekninger gir indikasjon på faren for hendelse.

For oversikt over de mest rasutsatte strekningene, se [Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet \(SJN\)](#) .

På disse strekningene må det kjøres med sikthastighet hvis togradio roamer til Telenor. På de mest utsatte strekninger er det installert rasvarslingsanlegg. For mer informasjon, se [vedlegg 2.4.2.3.1 Rasutsatte strekninger](#).

#### 2.4.2.3.2 Dyrepåkjørsler

Langs jernbanenettet kan det til visse tider forekomme hyppige påkjørsler av dyr på sporet. Primært dreier det seg om elg, reinsdyr, rådyr og husdyr. For mer informasjon, se [vedlegg 2.4.2.3.2 Dyrepåkjørsler](#).

#### 2.4.2.3.3 Vindutsatte strekninger

Oversikten (under) viser der det har blitt målt kraftigst vind (fra nærmeste værstasjon), og som ligger mindre enn 20 km fra jernbanen. Det må tas hensyn til dette ved sikring av last.

## Rapport om vindutsatte strekninger i Norge

Last ned rapporten fra Bane NORs Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet (SJN).

[Rapport om vindutsatte strekninger i Norge](#) 

### 2.4.3 Farlig gods

Det er ingen restriksjoner med unntak av de som er nevnt i kapittel 2.4.4.

## 2.4.4 Tunnelrestriksjoner

- Det tillates ikke transport av *farlig gods*, i henhold til RID forskrift, fareklasser 1-9 i Romeriksporten når det er persontog i tunnelen.
- Godstog skal ikke planlegges framført gjennom kulvert på Gardermoen stasjon (Oslo Lufthavn) i den årlige ruteplanen.
- For å minimere utslipp av eksos i tunnel, anbefales fører å legge opp til mest mulig jevn kjøring.

For landsdekkende kart over tunneler, se [vedlegg 2.4.4 Tunneler](#).

## 2.4.5 Brurestriksjoner

Bane NOR har to bruer med særskilte bestemmelser for togpassering: Skansen og Nidelven klappebruer, begge underlagt Trondheim stasjon.

Togtrafikk har prioritet fremfor skipstrafikk. Veiledende åpningstider for skipstrafikken annonseres lokalt i dagspressen etter at ruteplan og lokal skifteplan er utarbeidet og iverksatt av Bane NOR.

### Bruåpningstider for Trondheim havn

[trondheimhavn.no](http://trondheimhavn.no) 

## 2.5 Tilgjengelighet av infrastrukturen

Alle banestrekninger er i utgangspunktet åpne for togtrafikk døgnet rundt.

Eventuelle regelmessige stengninger eller begrensninger på grunn av visitasjons- og vedlikeholdsarbeider blir meldt inn av Bane NOR som en del av årlig og operativ kapasitetsfordeling, jf. kapittel 4.3.

På strekning med togmelding hvor stasjoner i nødvendig utstrekning bemannes med togekspeditør, vil bemanningen (og dermed åpningstidene) kunne være bestemt av det behov for infrastrukturkapasitet som meldes inn i forbindelse med årlig og operativ kapasitetsfordeling.

## 2.6 Utvikling av infrastruktur

Oversikt over planlagte infrastrukturtiltak og behov for sportilgang for de nærmeste fire årene, finnes på [Bane NORs nettside Banetekniske planforutsetninger](#).

For oversikt over utvikling av infrastruktur på lang sikt henvises det til

- [Jernbanesektorens handlingsprogram 2018 - 2029](#) 
- [Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2022–2033, St. meld. 20 \(2020–2021\)](#) .



# 3 Tilgangsbetingelser

## 3.1 Innledning

Denne delen gir en oversikt over vilkårene og kravene for tilgang til Bane NORs jernbanenett, inkludert de juridiske og administrative betingelsene som må oppfylles for å kunne bruke infrastrukturen. Målet er å sikre at alle som ønsker å trafikkere nettet, har nødvendig informasjon for å planlegge og gjennomføre togproduksjonen i tråd med gjeldende regelverk.

### Lover og forskrifter

Norske lover og forskrifter som gjelder jernbane er tilgjengelige på statens jernbanetilsyns nettsted, [sjt.no](http://sjt.no). Enkelte av lovene og forskriftene er oversatt til engelsk. Disse oversettelsene er ikke offisielle.

Øvrige norske lover og forskrifter er tilgjengelig på [lovdata.no](http://lovdata.no).

[sjt.no](http://sjt.no) 


[lovdata.no](http://lovdata.no) 

### 3.1.1 Strekningsvise tilgangsbestemmelser

#### 3.1.1.1 COTIF

Norge er tilsluttet Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk (COTIF), som er en internasjonal avtale som regulerer transport av gods og passasjerer med jernbane mellom medlemslandene. Denne avtalen er lovfestet i Norge gjennom COTIF-loven.

**CIM-linjer og CIV-linjer:** På det norske jernbanenettet gjelder COTIF-reglene for alle jernbanelinjer. Dette betyr at både gods (under CIM-reglene) og passasjerer (under CIV-reglene) transporteres i henhold til COTIF-avtalen.

[The Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail \(OTIF\)](#) , som forvalter COTIF, har oppdaterte lister over alle jernbane- og fergelinjer hvor CIM- og CIV-reglene er gjeldende ved internasjonal jernbanetransport. Disse listene er tilgjengelige gjennom OTIF for å sikre at aktører i jernbanetransport har tilgang til oppdatert informasjon om hvilke linjer som omfattes av avtalen.

#### 3.1.1.2 TEN – det transeuropeiske konvensjonelle jernbanesystemet

Den norske delen av det transeuropeiske konvensjonelle jernbanenettet omfatter følgende baner:

- Østfoldbanen (Oslo–Moss–Kornsjø)
- Vestfoldbanen (Oslo–Drammen–Skien)
- Bratsbergbanen (Nordagutu–Skien)
- Kongsvingerbanen (Oslo–Kongsvinger–Charlottenberg)
- Sørlandsbanen (Oslo–Hokksund–Stavanger)
- Bergensbanen (Oslo–Hokksund–Hønefoss–Bergen) (Oslo–Roa–Hønefoss)
- Dovrebanen (Oslo–Dombås–Trondheim)
- Meråkerbanen (Trondheim–Storlien)
- Nordlandsbanen (Trondheim–Bodø)
- Ofotbanen (Narvik–Vassijaure)

## 3.2 Generelle tilgangsbetingelser

Betingelsene for å trafikere det norske jernbanenettet er fastsatt i jernbaneforskriften kapittel 2.

### 3.2.1 Betingelser for å søke om infrastrukturkapasitet

Følgende virksomheter oppfyller betingelsene for å søke om infrastrukturkapasitet i Norge:

- Jernbaneforetak som har tilgang til å trafikere det norske jernbanenettet under forutsetning av at foretaket har lisens og sikkerhets sertifikat for den aktuelle type transport og strekning.

Virksomheter som kan få tilgang til å trafikere kjørevei som er del av det norske jernbanenettet kan også søke om infrastrukturkapasitet. Formålet er å legge til rette for at mulige jernbaneforetak som er i prosess for å få lisens og sikkerhets sertifikat, skal kunne delta i kapasitetsfordelingsprosessen. Bane NOR tillater at slike virksomheter kan søke om ruteleier. For at søknaden skal tas hensyn til når ruteplanen fastlegges, kan Bane NOR kreve at virksomheten sannsynliggjør at den vil ha fått tillatelse innen høringsfrist for utkast til ruteplan, jf. kapittel 4.5.

- Søker – et jernbaneforetak eller en internasjonal sammenslutning av jernbaneforetak eller fysiske eller juridiske personer, for eksempel vedkommende myndigheter i henhold til forordning (EF) nr. 1370/2007 og utskipere, speditører og operatører innenfor kombinert transport, som har en allmennyttig eller forretningsmessig interesse av å bli tildelt infrastrukturkapasitet, jf. jernbaneforskriften § 1-7 bokstav p).

Slik tillatelse kan gis enten når prosess for årlig kapasitetsfordeling starter, eller når søknad om ruteleier må sendes før det er avklart hvilket jernbaneforetak som skal

utøve trafikken.

En søker som ikke er et jernbaneforetak må utpeke et jernbaneforetak som skal utføre kjøringen og som skal inngå eller har inngått avtale med Bane NOR i henhold til jernbaneforskriften § 10-1. Fristen for å utpeke et jernbaneforetak er 30 dager før planlagt avgangstid fra utgangsstasjon.

I henhold til jernbaneforskriften § 8-1 (2) er det forbudt å overdra tildelt kapasitet til andre eller til annen type transporttjeneste. Når et jernbaneforetak utfører en transporttjeneste på vegne av en søker som ikke er et jernbaneforetak, skal det ikke anses som en overdragelse.

### **3.2.1.1 Adgang til å ta plass i førerrom**

Personale som utfører visitasjon/befaring av strekning for Bane NOR, skal i nødvendig utstrekning gis adgang til førerrom. Bane NOR kan ikke kreve slik adgang dersom jernbaneforetaket, som følge av krav i lov eller forskrift, eller interne rutiner som implementerer krav i lov eller forskrift, må avvise dette.

Jernbaneforetaket skal utforme sine rutiner for adgang til førerrom på en slik måte at avtale om at visitør kan ta plass i førerrom, kan inngås på kort varsel (mindre enn én time).

Bane NOR er på sin side ansvarlig for at visitøren ikke forstyrrer lokomotivpersonalet unødvendig.

Bakgrunnen for kravet er dels å unngå å reservere mer infrastrukturkapasitet enn nødvendig for visitasjon og vedlikehold, dels for at Bane NOR skal få et realistisk bilde av siktforholdene for lokomotivpersonalet.

### **3.2.1.2 Bane NORs hovedbedriftsansvar**

Jf. arbeidsmiljøloven kapittel 2. Når flere arbeidsgivere samtidig driver virksomhet på samme arbeidsplass, kan arbeidstakerne bli utsatt for en ekstra risiko ved den virksomhet som drives av andre arbeidsgivere enn sin egen. Derfor skal hver arbeidsgiver sørge for at deres egen virksomhet er slik innrettet at også de øvrige arbeidstakerne er vernet i samsvar med reglene i arbeidsmiljøloven. Ansvar for samordningen av verne- og miljøarbeidet er lagt på hovedbedriften.

Hovedbedriftsansvar for jernbanevirksomhet:

- Når personell ansatt hos et jernbaneforetak utfører arbeidsoppgaver i tilknytning til strekninger Bane NOR forvalter, er Bane NOR å anse som hovedbedrift. Eksempelvis gjennomfører Bane NOR strekningsbefaringer med jernbaneforetak.
- Hovedbedriftsansvaret for deler av Bane NORs jernbanenett, som utgjør en naturlig del av terminaler, verksted- og skifteområder, og der det ikke foregår ordinær person- og godstrafikk, tilligger virksomheten som er ansvarlig for hovedaktiviteten på området.
- Hovedbedrift på godsterminaler er den virksomhet som har flest arbeidstakere på terminalen, eller den virksomheten som er ansvarlig for hovedaktiviteten på terminalområdet. I tvilstilfelle vektlegges også hvilken virksomhet som har styringsrett, eventuelt over-/underordningsforhold som måtte være etablert.

### 3.2.2 Hvem som har tilgang til å trafikkere jernbanenettet

I henhold til jernbaneforskriften § 2-1 har jernbaneforetak rett til tilgang til jernbanenettet, med de begrensninger som følger av bestemmelsen og jernbaneforskriften § 2-2. Retten til å trafikkere jernbanenettet forutsetter videre at jernbaneforetaket har lisens og sikkerhets sertifikat etter lisensforskriften, samt at jernbaneforetaket oppfyller alle andre krav Bane NOR stiller for å trafikkere jernbanenettet.

For å kunne utøve tilgangsrettigheter på jernbanenettet må jernbaneforetaket være tilknyttet en felles bransjeforening som spesifisert av JDIR, jf. jernbaneforskriften § 2-1 (4).

Tilgangen omfatter også nødvendig transport av kjøretøy på jernbanenettet, samt testkjøring og kjøring i forbindelse med opplæring, jf. jernbaneforskriften § 2-1 (2).

### 3.2.3 Lisens

Jf. jernbaneforskriften kapittel 12. Lisens etter jernbaneforskriften kapittel 12 utstedes av SJT. Se under for kontaktinformasjon.

### 3.2.4 Sikkerhets sertifikat

Jf. sikkerhetsforskriften kapittel 5. Sikkerhets sertifikat etter sikkerhetsforskriften utstedes av ERA eller SJT.

#### Kontakt Statens jernbanetilsyn

✉ E-post

[post@sjt.no](mailto:post@sjt.no)

📍 Adresse

Nettsted: [sjt.no](http://sjt.no) 

### 3.2.5 Forsikringsplikt

I henhold til jernbaneforskriften § 12-6 må jernbaneforetakene være tilstrekkelig forsikret eller ha tilstrekkelig garanti for erstatningsansvar som kan oppstå på grunn av virksomheten, herunder dekning av erstatningsansvar i tilfelle ulykker, særlig når det gjelder passasjerer, bagasje, frakt, post og tredjemann. Forsikringen eller garantien må som minimum ha en dekning på 4500 G (folketrygdens grunnbeløp) per skadetilfelle.

Bane NOR krever at forsikringen eller garantien skal være tilstrekkelig til å dekke det ansvar jernbaneforetaket og andre som jernbaneforetaket svarer for kan komme i overfor Bane NOR, herunder for skader på infrastruktur, opprydding etter driftsuhell, rekvisisjon og berging samt brannslukking.

Bane NOR er forsikret i det private forsikringsmarkedet.

## 3.3 Generelle forretningsbetingelser

### 3.3.1 Rammeavtale

Jf. jernbaneforskriften kapittel 7 og forskrift 8. juli nr. 2363 om gjennomføring av forordning (EU) 2016/545 om framgangsmåter og kriterier med hensyn til rammeavtaler for tildeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet.

Søkere av infrastrukturkapasitet kan søke om å inngå rammeavtale med Bane NOR om bruk av infrastrukturkapasitet for et lengre tidsrom enn en ruteplanperiode, jf. jernbaneforskriften § 7-1. Enhver rammeavtale må oppfylle vilkårene i jernbaneforskriften kapittel 7 og forskriften om gjennomføring av forordning (EU) 2016/545. Av hensyn til en effektiv utnyttelse av kapasiteten på jernbanenettet har Bane NOR en restriktiv praksis når det gjelder å inngå slike rammeavtaler.

Bane NOR melder enhver ny eller revidert rammeavtale til SJT innen fire uker etter avtaleinngåelse, jf. jernbaneforskriften § 7-1 (2). Bane NOR benytter RNEs mal for rammeavtale som mal for rammeavtale.

## Last ned RNEs mal for rammeavtale

[↓ RNE Standard Framework Agreement version 2005](#)

(PDF 263,78 KB)

### 3.3.2 Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST)

For å få tilgang til den minste pakken med tjenester som Bane NOR tilbyr, må jernbaneforetaket inngå en Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST) med Bane NOR, i henhold til jernbaneforskriften § 10-1. Se også kapittel 5.2.2.

Det er ikke nødvendig å ha inngått AST før det søkes om ruter, men det er nødvendig for å få ruter utgitt.

Gjeldende AST er tilgjengelig i [vedlegg 3.3.2](#). Utskrift kan også bestilles ved henvendelse til Bane NOR.

## Kontakt Bane NOR

✉ E-post

[postmottak@banenor.no](mailto:postmottak@banenor.no)

Formatet til AST kan bli endret, og nye AST kan bli inngått uavhengig av gyldighetsperioden for Network Statement. Det er ingen uavhengig godkjenning av AST.

AST gir jernbaneforetak rett til å benytte tjenester Bane NOR stiller til disposisjon til disse og som er omfattet av jernbaneforskriften §§ 4-2, 4-4 og 4-5, samt rett til adgang frem til disse tjenestene. For bruk av andre tjenester som Bane NOR yter, og som faller utenfor virkeområdet til jernbaneforskriften og AST, må det inngås særskilt avtale med Bane NOR.

For tilgang til og tjenester i andres serviceanlegg må jernbaneforetaket henvende seg til den som driver serviceanlegget. Tilgang til spor som Bane NOR forvalter frem til andres serviceanlegg er en del av den minste pakken med tjenester; se beskrivelse av denne i [AST punkt 9.1.1](#).

### 3.3.3 Krav til andre søkere enn jernbaneforetak

Andre søkere enn jernbaneforetak som søker om infrastrukturkapasitet trenger ikke inngå kontrakt eller lignende med Bane NOR eller andre for å søke om infrastrukturkapasitet hos Bane NOR, men de må følge den prosess som Bane NOR har etablert og få etablert tilgang i Bane NORs systemer mv. før de søker om infrastrukturkapasitet. Bane NOR gir kun tilgang til søkere som oppfyller krav til å være søker etter jernbaneforskriften § 1-7 bokstav p). Følgende vilkår stilles til søkere for bruk av tildelte ruteleier:

- For å benytte tildelt infrastrukturkapasitet må søker utpeke et eller flere jernbaneforetak som skal utføre togframføringen, jf. jernbaneforskriften § 8-2 første ledd.
- Innen 30 dager før togframføringen påbegynnes må søker skriftlig informere Bane NOR om hvilket jernbaneforetak som skal utføre togframføringen. Dersom flere enn ett jernbaneforetak skal utføre togframføringen, må søker også innen samme frist gi skriftlig informasjon til Bane NOR om hvilke/hvilket jernbaneforetak som skal utføre togframføring knyttet til hvert enkelt ruteleie (30 dager før den enkelte togframføring).
- Dersom søker bytter jernbaneforetak må søker skriftlig meddele Bane NOR om byttet, senest 30 dager før byttet skjer.
- Jernbaneforetak som skal utføre togframføringen må ha inngått Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST) med Bane NOR før togframføringen påbegynnes, samt oppfylle øvrige krav som stilles til å fremføre tog på Bane NORs infrastruktur, jf. AST punkt 10.1.
- Infrastrukturavgifter og avgifter for andre jernbanerelaterte tjenester skal betales av jernbaneforetaket som utfører togframføringen.
- Jernbaneforetaket som skal utføre togframføringen skal betale reservasjonsavgift etter jernbaneforskriften § 6-7 for kapasitet som er tildelt, men som ikke brukes. Dersom søker ikke har utpekt et jernbaneforetak til å utføre togframføringen må søker betale reservasjonsavgiften.
- Søker er solidarisk ansvarlig for et hvert krav Bane NOR får mot det jernbaneforetaket som er utpekt til å gjennomføre togframføringen, herunder krav som utspringer fra mislighold av forpliktelser etter AST eller krav som bygger på alminnelige erstatningsregler.
- Dersom søker ikke oppfyller krav som følger av lov eller forskrift, eller ikke oppfyller vilkår Bane NOR har stilt som ligger til grunn for fordelingen av ruteleiet, kan Bane NOR tilbakekalle ruteleiet. AST punkt 11 fjerde, femte, sjette og syvende avsnitt gjelder tilsvarende for søker.

Bane NOR kan stille ytterligere vilkår til søkere begrunnet i den aktuelle togframføringen. Slike ytterligere vilkår skal komme frem av beslutningen om tildelingen av ruteleier som meddeles søker.


### **3.3.4 Generelle vilkår og betingelser**


Generelle vilkår og betingelser Bane NOR stiller for bruk av det norske jernbanenettet går frem av AST. Avtalen finner du i se [vedlegg 3.3.2 Avtale om tilgang til spor og bruk av tjenester](#).

Bane NOR benytter ikke European General Terms and Conditions (EGTC).

## 3.4 Spesifikke tilgangsbetingelser

### 3.4.1 Tillatelse til å ta i bruk kjøretøy – retningslinjer


SJT gir tillatelse til å ta i bruk kjøretøy i henhold til [samtrafkkforskriften](#) .

De nasjonale tekniske kravene for kjøretøy er regulert av [jernbanekjøretøyforskriften](#) .

Informasjon om prosessen fås ved henvendelse til SJT.

Kjøretøy som Bane NOR benytter, enten det gjelder egne kjøretøy eller innleide maskiner som benyttes i forbindelse med oppdrag som utføres for Bane NOR, må i tillegg ha Bane NOR-vognkort med gyldig Bane NOR Teknisk kontrollfrist (BN TKF) som utstedes av Bane NOR.

#### Kontakt Statens jernbanetilsyn

 E-post

[post@sjt.no](mailto:post@sjt.no)

 Adresse

Nettsted: [sjt.no](http://sjt.no) 

#### 3.4.1.1 Krav til utstyr i trekkaggregater

For at fører skal ha tilgang til ulike betjeningsskap, som for eksempel sveiveskap og betjeningsskap for veisikringsanlegg, skal alle trekkaggregater være utstyrt med *CTC-nøkkel*.

#### Slik bestiller du nøkler

Nøkler rekvireres hos Bane NOR, send e-post til [logistikk@banenor.no](mailto:logistikk@banenor.no).

Bestillingen skal inneholde følgende informasjon:



- bestilling av CTC nøkler – «F-nr. 708 690 840»
- bestillers firmanavn
- bestillers kundenummer hos Bane NOR (eller «ny kunde»)
- bestillers referanse
- kontaktperson (navn og telefon)
- antall nøkler
- fakturaadresse
- leveringsadresse.

Nøklerne kan utleveres ved: Bane NORs Sentrallager, Aurvegen 13, 2030 Nannestad.


Bestiller må kvittere for mottatt CTC-nøkler og plikter å levere disse tilbake når behovet opphører. Tap av CTC-nøkler meldes til Bane NOR.

#### **3.4.1.2 Gass- og røykvernutstyr på tog**

For å kunne føre tog trygt ut av farlig område ved brann, lekkasje på beholdere med farlige gasser osv. anbefales det at alle tog utstyres med gassmasker for gass- og røykvern. Persontog bør utstyres med to sett gass- og røykvernutstyr, og hvor et sett plasseres på trekkaggregatet til bruk for fører og et sett plasseres sammen med togets øvrige beredskapsutstyr til bruk for togets øvrige ombordpersonale. I enheter med to førerrom bør det finnes ett sett med utstyr i tilknytning til hvert av førerrommene.

#### **3.4.2 Godkjennelsesprosess for togpersonale**

Førere skal ha førerbevis utstedt av en nasjonal sikkerhetsmyndighet og et sertifikat utstedt av jernbaneforetaket. Bane NOR har ikke ansvar for opplæring eller godkjenning av førere, ombordpersonell eller skiftepersonell.

Krav som er relevant for førere følger av [førerforskriften](#) . Krav som er relevant for ombordpersonell og skiftepersonell følger av opplæringsforskriften og TSI-OPE.

#### **3.4.3 Spesialtransporter**

Spesialtransport defineres tilsvarende som i UIC-brosjyre 502-1, artikkel 1.3. Bane NOR benytter UIC-definisjonen. Bane NOR beslutter hvorvidt en spesialtransport kan tillates fremført og i tilfelle på hvilke vilkår. Håndtering av spesialtransporter er beskrevet i kapittel 4.7.


#### **3.4.4 Farlig gods**

Transport av farlig gods er regulert i forskrift om landtransport av farlig gods, herunder ADR/RID.

### 3.4.5 Testkjøring

Testkjøring av kjøretøy krever tillatelse fra Statens jernbanetilsyn i henhold til [jernbanekjøretøyforskriften](#) .

#### Kontakt Statens jernbanetilsyn

 E-post

[post@sjt.no](mailto:post@sjt.no)

 Adresse

Nettsted: [sjt.no](http://sjt.no) 

# 4 Kapasitetsfordeling

## 4.1 Innledning

Denne delen beskriver Bane NORs prosess for fordeling av kapasitet på jernbanenettet og serviceanlegg, samt behovet for sportilgang til vedlikehold, fornyelse og oppgradering av infrastrukturen. Prosessen følger kravene i jernbaneforskriftens kapittel 8, 9, 10, og vedlegg IV. Når vi snakker om fordeling av tjenester, refererer vi til tjenestene beskrevet i kapittel 5.3 og 7.3. Trafikkdivisjonen, gjennom Ruteplan, har ansvaret for kapasitetsfordelingsprosessen, og beslutningene våre om fordeling av infrastrukturkapasitet er å anse som enkeltvedtak.

## 4.2 Generell beskrivelse av prosessen

Kapasitetsfordelingsprosessen skal bidra til en optimal utnyttelse av infrastrukturkapasiteten, hvor behovet for ruteleier vurderes opp mot behovet for nødvendig vedlikehold, fornyelse og oppgradering av jernbaneinfrastrukturen.

Kapasitetsfordelingsprosessen er utformet for å ivareta jernbaneforskriftens krav om at Bane NOR skal involvere søkerne og tilby infrastrukturkapasitet på rettfærdige og ikke-diskriminerende betingelser, og i samsvar med EØS-retten.

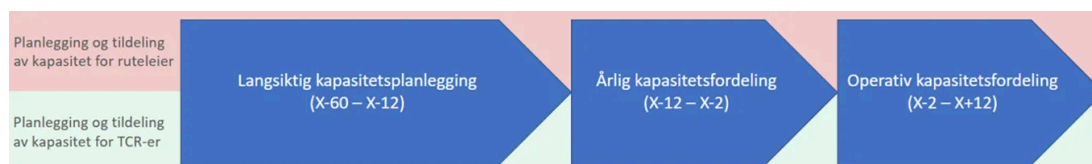
### 4.2.1 Kapasitetsfordelingsprosessens tre faser

Kapasitetsfordelingsprosessen følger to løp, ett for planlegging og tildeling av kapasitet for ruteleier for tog, og ett for planlegging og tildeling av kapasitet for midlertidige kapasitetsbegrensninger (TCR).

Begge disse løpene er delt inn i de tidsbestemte fasene Langsiktig kapasitetsplanlegging, Årlig kapasitetsfordeling og Operativ kapasitetsfordeling.

Hver fase består av delprosesser som gjentas årlig.

Fasene er illustrert her:



Figur 1: De tre fasene av kapasitetsfordelingen

De tre fasene er nærmere beskrevet i de øvrige kapitlene i del 4.

### 4.2.2 Ansvarsfordeling knyttet til kapasitetsfordeling

Nasjonale myndigheter fastsetter rammen for kapasitetsfordeling.

Innenfor denne rammen, beslutter Bane NOR tildeling av infrastrukturkapasitet, herunder både fastsettelse og vurdering av tilgjengelighet og tildeling av individuelle ruteleier. Disse beslutningene er en del av infrastrukturforvalters grunnleggende funksjoner. Verken jernbaneforetak eller andre, direkte eller indirekte, skal kunne utøve avgjørende innflytelse på Bane NORs ivaretagelse av disse grunnleggende funksjonene. Jf. Jernbaneforskriften § 3-4.


Bane NORs beslutninger om å fordele infrastrukturkapasitet til en søker, er enkeltvedtak.

Det er enheten Ruteplan i Bane NOR som eier og er fagansvarlig for kapasitetsfordelingsprosessen.

#### 4.2.2.1 Aktører involvert i kapasitetsfordelingsprosessen

- RailNetEurope (RNE) fastlegger datoene for ruteplanperioden.
- Bane NOR har, i egenskap av å være infrastrukturforvalter, kapasitetsfordelingsmyndighet.
- OSS er en funksjon som ivaretas av Ruteplan for å bistå jernbaneforetak i spørsmål knyttet til søknad om infrastrukturkapasitet. Se kapittel 1.6.2 for mer informasjon.
- Søkere er ansvarlig for å søke om infrastrukturkapasitet i henhold til kravene i Network Statement del 4.
- Jernbanedirektoratet (JDIR) avgjør hvilket jernbaneforetak som skal søke ruteleier for offentlig kjøpt persontransport.
- Statens jernbanetilsyn (SJT) er et klageorgan for Bane NORs kapasitetsfordelingsprosess.

#### 4.2.3 Informasjon om tilgjengelig infrastrukturkapasitet

Den tilgjengelige kapasiteten i Bane NORs jernbanenett er den eksisterende infrastrukturkapasiteten som beskrevet i [Strekningsbeskrivelsen for jernbanenettet](#) , oppdatert med

- permanente kapasitetsendringer i kapittel 4.5.1.4
- utpekte midlertidige kapasitetsbegrensninger som, etter konsultasjon med søkerne, publiseres som planforutsetninger for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen i kapittel 4.3.1.1
- forhåndsplanlagte ruteleier for godskorridoren ScanMed RFC i kapittel 4.5.1.6.

I tillegg, vil den tilgjengelige infrastrukturkapasiteten avhenge av

- rutetekniske planforutsetninger i kapittel 4.5.1.2
- produksjonstekniske planforutsetninger i kapittel 4.5.1.5.

#### 4.2.4 Framgangsmåte for å søke om infrastrukturkapasitet

Bane NOR tildeler infrastrukturkapasitet for et tidsrom som tilsvarer høyst én ruteplanperiode. Derfor må den som søker om infrastrukturkapasitet, begrense søknaden til et tidsrom som tilsvarer høyst én ruteplanperiode.

##### 4.2.4.1 Retningslinjer for søkere som ikke er jernbaneforetak

Retningslinjer for søkere som ikke er jernbaneforetak, er beskrevet i kapittel 3.3.3.


Søkere som ikke er jernbaneforetak, skal informere Bane NOR om hvilket jernbaneforetak som skal kjøre deres tildelte ruter i henhold til tidsplanen i kapittel 4.5.1.9.


##### 4.2.4.2 Framgangsmåte for å søke om nasjonale ruteleier

Søknad om ruteleier i årlig kapasitetsfordeling skal sendes inn i Bane NORs system for søknader i årlig kapasitetsfordeling (BEST-L) i henhold til fastsatte frister som er vist i kapittel 4.5.1.9 Tidsplan for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen.

Søknader om kapasitet for tjenester og serviceanlegg skal vedlegges søknaden i eget skjema, se [vedlegg 4.2.4.2 Søknadsskjema om infrastrukturkapasitet](#).

##### 4.2.4.3 Framgangsmåte for å søke om internasjonale ruteleier

Path Coordination System (PCS) er et web-basert kommunikasjonsverktøy utviklet for å optimere koordineringen av ruter i internasjonal trafikk. Les mer om PCS på [RNEs nettsider](#) . Verktøyet kan benyttes kostnadsfritt. Som medlem av den internasjonale sammenslutningen av infrastrukturforvaltere, RailNetEurope (RNE), er Bane NOR forpliktet til å bruke verktøyet i det internasjonale ruteplanarbeidet dersom det er registrert søknader i dette. Grenseoverskridende trafikk (inkludert norsk strekning), kan søkes i dette verktøyet.

RailNetEurope (RNE) har definert internasjonale korridorer for godstrafikk. For disse korridorene blir det utarbeidet forhåndsplanlagte ruteleier som publiseres i henhold til Tidsplan for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen i kapittel 4.5.1.9. Disse ruteleiene skal søkes i PCS. Søknadsfristen er den samme som for nasjonale ruteleier. Informasjon finnes på [ScanMed RFCs nettsider](#) .

For ytterligere informasjon om internasjonalt samarbeid og koordinering av søknader om infrastrukturkapasitet, se kapittel 1.6–1.7 og 4.10.

#### 4.2.4.4 Infrastrukturforvalters framgangsmåte for å søke om infrastrukturkapasitet for arbeid i spor

Planer for midlertidige kapasitetsbegrensninger (TCR) skal legges inn i Bane NORs system for oversikt over TCR-er (ARBIS) i henhold til fastsatte frister som er vist i kapittel 4.5.1.9 Tidsplan for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen.

#### 4.2.4.5 Fremgangsmåte for å søke om persontransport som ikke inngår i kontrakt om offentlig tjenesteyting

I henhold til jernbaneforskriften § 2-3 må søkere av infrastrukturkapasitet for å drive persontransport som ikke inngår i kontrakt om offentlig tjenesteyting skal underrette infrastrukturforvalteren og markedsovervåkingsorganet om dette. Underretning skal skje minst 18 måneder før ruteplanen som den aktuelle søknaden om kapasitet knytter seg til, trer i kraft. Underretning til Bane NOR gjøres til [ruteplan@banenor.no](mailto:ruteplan@banenor.no).

#### 4.2.5 Krav til innhold i søknad

Jf. jernbaneforskriften § 5-2.

Søknader skal ha form av et komplett forslag til rute.

Bane NOR oppfordrer alle søkere til å gjøre seg kjent med relevant innhold i «[Standard for Rutemodeller](#)», utarbeidet av Jernbanedirektoratet, datert.13.06.2017, for å bidra til at grunnlaget for konstruksjon av ruter er kvalitetssikret.

Søknaden må inneholde den minimumsinformasjon som er nødvendig at Bane NOR skal kunne verifisere og/eller konstruere ruten. Tabellen under beskriver den nødvendige informasjonen:

**Tabell 1: Minimumsinformasjon i søknad om infrastrukturkapasitet**

Informasjon	Persontog	Tomtog	Godstog	Løslokomotiv
Tognummer (Tognummer tildeles av Bane NOR dersom det ikke er angitt i søknaden)	x	x	x	x
Togslag	x	x	x	x
Togtype	x			
Linjenummer (se tabell i kapittel 4.2.5.3)	x			
Produktkode (se tabell i kapittel 4.2.5.4)	x		x	
Kjøredager/datoer	x	x	x	x
Kjørestrekning, fra-til	x	x	x	x
Avgangs-/ankomsttid	x	x	x	x
• Foreslå avgangstid fra utgangsstasjon, eventuelt ankomsttid til endestasjon dersom dette skal prioriteres.				

Stoppmønster og -aktiviteter	x	x	x	x
• Inkluder minimum behov for oppholdstid.				
Foreslått sted for personalbytte	x	x	x	x
• Inkluder minimum behov for oppholdstid.				
Ønske om spesifikt plattformspor	x			
Type kjøretøy	x	x	x	x
Behov for assistanselokomotiv	x	x	x	
• Angi strekning.				
Bestemmende kjørehastighet	x	x	x	x
Togstørrelse	x	x	x	x
• Pt. – antall togsettenheter og total lengde i meter				
• Gt. – tilkoplede togvekt, total lengde i meter og aksellast				
Foreløpig materiellturnering	x	x	x	x
Dokumentasjon om tillatelse til å bruke ny type kjøretøy	x	x	x	x
Behov for terminalkapasitet, herunder			x	
Behov for hensettingskapasitet	x	x	x	x
Behov for tilgang til øvrige tjenester og serviceanlegg (Hvis behovet gjelder sted, som på søknadstidspunktet mangler togvarmeanlegg, bør dette fremheves spesielt, og bestilles særskilt på <a href="mailto:ruteplan@banenor.no">ruteplan@banenor.no</a> ).	x	x	x	x

Det er mulig å søke om spesifikke plattformspor ved stasjoner for ruteplanperiode R25. Slik søknad skal sendes inn som vedlegg i BEST-L innen ordinær søknadsfrist.

Bane NOR skal tilrettelegge for å hensynta alle forhold søkerne kan bli stilt ovenfor gjennom hele rutefordelingsprosessen. Alle søkere kan inngi informasjon om alle forhold som de mener har betydning for søknaden, herunder de økonomiske konsekvensene for virksomheten deres. Slik informasjon må inngis til Bane NOR som vedlegg i BEST-L innen ordinær søknadsfrist.

Dersom en søknad er feil eller mangelfull, kan Bane NOR, etter fristen for søknader om infrastrukturkapasitet i kapittel 4.5.1.9, henvende seg til søker med en anmodning om å rette manglene innen en bestemt frist. Ved slike henvendelser er det viktig at søker svarer raskt for å unngå forsinkelse i tildelingsprosessen. Dersom det ikke svares innen fristen som angis i henvendelsen, kan Bane NOR etter en påminnelse om svar og en ny kortere svarfrist, avslå hele eller deler av søknaden om ruteleier.

#### 4.2.5.1 Bruk av spesielt kjøretøy

- Ved bruk av spesielt kjøretøy (demonstrasjonsmateriell, damplokomotiver mv.) må det i tillegg opplyses om kjøretøyets ytelse i stigninger.
- Ved behov for «teknisk opphold» underveis (for smøring, visitasjon, vannfylling eller lignende) skal det angis behov for varighet samt største avstand mellom de tekniske oppholdene målt i kilometer.

#### 4.2.5.2 Innfasing av nytt kjøretøy

Dersom nytt kjøretøy skal settes inn i en rute og dette kjøretøyets ytelse eller kapasitet er en forutsetning for at en slik rute kan kjøres, skal godkjenning av kjøretøy og tekniske data foreligge senest ved søknad om infrastrukturkapasitet. Alternativt skal jernbaneforetaket synliggjøre at prosess for å få tillatelse er i gang og at slik tillatelse vil foreligge innen ruteplanen fastlegges.

I de tilfeller nytt kjøretøy er ment å skulle erstatte annet kjøretøy i eksisterende ruter, anbefales jernbaneforetaket å søke om infrastrukturkapasitet tilpasset både eksisterende og nytt kjøretøy.

Bakgrunnen for denne bestemmelsen er at togs fremføringskarakteristika får svært store utslag på det norske jernbanenettet som for det meste består av enkeltspor, og som har mange sterke stigninger.

#### 4.2.5.3 Linjenummer

Tabell 2: Linjenummer

Linje	Strekning
F1	Oslo–Stockholm
F4	Bergen–Oslo
L4	Bergen–Arna
R40	Bergen–Myrdal
R45	Myrdal–Flåm
F5	Stavanger–Oslo
L5	Stavanger–Egersund
R50	Nelaug–Arendal
R55	Notodden–Porsgrunn
F6	Trondheim–Oslo
R60	Hamar–Trondheim



R65	Dombås–Åndalsnes
F7	Trondheim–Bodø
R70	Steinkjer–Støren
R71	Trondheim–Storlien
R75	Bodø–Rognan
F8	Narvik–Luleå/Stockholm
R80	Narvik–Abisko/Kiruna
RE10	Lillehammer–Drammen
RE11	Eidsvoll–Skien
RX11	Oslo S–Skien
R12	Eidsvoll–Kongsberg
R13	Dal–Drammen
R13X	Jessheim–Oslo S
R14	Kongsvinger–Asker
L1	Lillestrøm–Spikkestad
RE20	Oslo S–Halden/Gøteborg
RX20	Oslo S–Fredrikstad
R21	Stabekk–Moss
R22	Oslo S–Mysen/Rakkestad
R23	Oslo S–Ski
R23x	Oslo S–Moss
L2	Stabekk–Ski
L2X	Oslo S–Ski
RE30	Gjøvik–Oslo S
R31	Gjøvik/Jaren/Hakadal–Oslo S
FLY1	Drammen–Oslo Lufthavn (Gardermoen)
FLY2	Stabekk/Oslo S–Oslo Lufthavn (Gardermoen)

#### 4.2.5.4 Produktkoder


Tabell 3: Produktkoder

Kode	Kodebeskrivelse	Definisjon
------	-----------------	------------

A1	Andre industritog	Andre industritog (flybensin, syretog, propan, militærtransport og lignende)
A2	Arbeidstog og transporttog	Arbeidstog og transporttog – bestilt av Bane NOR
A3	Godstog	Godstog bestilt av Bane NOR
H1	OSL GAR	Tilbringertransport til Oslo Lufthavn Gardermoen
K1	Kombi- og vognlasttog	Kombi- og vognlasttog
M1	Malm og mineraler	Malm og mineraler
P1	Andre Pt	Andre persontog (Flåmsbana, tog til/fra Sverige)
T1	Trafikkkpakke 1 / SB	Trafikkkpakke 1/Sørlandsbanen
T2	Trafikkkpakke 2 / Nord	Trafikkkpakke 2/Nord
T3	Trafikkkpakke 3 / BB	Trafikkkpakke 3/Bergensbanen
T4	Østlandet 1	Direktetildelt trafikkkavtale Østlandet 1
T5	Østlandet 2	Direktetildelt trafikkkavtale Østlandet 2
Tn	Øvrige Pt. avtalt med JDIR	Øvrige persontog avtale med JDIR og som JDIR betaler for
W1	Tømmer- og flistog	Kombinerte tømmer- /flistog (inneholder vogner for både tømmer og flis)
W2	Tømmer	Rene tømmertog
W3	Flis	Rene flistog

#### 4.2.6 Krav til innhold i søknad for serviceanlegg

I den årlige kapasitetsfordelingsprosessen skal søknad om kapasitet og tjenester i serviceanlegg beskrives i Søknadskjema om infrastrukturkapasitet ([vedlegg 4.2.4.2 Søknadsskjema om infrastrukturkapasitet](#)) som sendes inn i Bane NORs system for søknader i årlig kapasitetsfordeling (BEST-L) i henhold til fristene fastsatt i kapittel 4.5.1.9 Tidsplan.

I den operative kapasitetsfordelingsprosessen (ad hoc) kan søkerne løpende sende inn søknad om kapasitet i serviceanlegg. Bane NOR vil besvare slike søknader innen fristene i [§ 2 i serviceanleggforskriften](#) .

Søknad om kapasitet i Bane NORs serviceanlegg skal sendes til det aktuelle serviceanlegget, se kapittel 7.2.

Søknad om kapasitet og tjenester i serviceanlegg som drives av andre enn Bane NOR skal sendes til det aktuelle serviceanlegget, se kapittel 7.2.

For at Bane NOR skal kunne fordele infrastrukturkapasitet til serviceanlegg, må søknaden inneholde den minimumsinformasjon som er nødvendig, se nedenfor:

**Tabell 4: Krav til innhold i søknad om infrastrukturkapasitet i serviceanlegg**

Type serviceanlegg	Krav til innhold i søknad
Stasjoner for passasjerer	Stoppmønster og -aktiviteter, med minimum behov for oppholdstid (se kapittel 4.2.5)
Godsterminaler	Se <a href="#">vedlegg 4.2.4.2 Søknadsskjema om infrastrukturkapasitet</a>
Tømmerterminaler	Se <a href="#">vedlegg 4.2.4.2 Søknadsskjema om infrastrukturkapasitet</a>
Skiftestasjoner	Se <a href="#">vedlegg 4.2.4.2 Søknadsskjema om infrastrukturkapasitet</a>
Hensettingsspor	Se <a href="#">vedlegg 4.2.4.2 Søknadsskjema om infrastrukturkapasitet</a>
Vedlikeholdsanlegg/Verksted	Se <a href="#">vedlegg 4.2.4.2 Søknadsskjema om infrastrukturkapasitet</a>
Andre tekniske anlegg	Ikke relevant
Havneanlegg	Se <a href="#">vedlegg 4.2.4.2 Søknadsskjema om infrastrukturkapasitet</a>
Avlastningsanlegg	Avtales med operativ trafikkstyring etter behov
Påfyllingsanlegg for drivstoff	Se <a href="#">vedlegg 4.2.4.2 Søknadsskjema om infrastrukturkapasitet</a>

Bane NOR kan etter søknadsfristen for den årlige kapasitetsfordelingen ta kontakt med søker dersom søknaden anses å være feil eller ufullstendig. Ved slike henvendelser er det viktig at søker svarer raskt for å unngå forsinkelse i tildelingsprosessen. Dersom det ikke svares innen fristen Bane NOR angir i henvendelsen, kan Bane NOR etter en påminnelse om svar avslå hele eller deler av søknaden om infrastrukturkapasitet for serviceanlegg.

#### 4.2.7 Langsiktig kapasitetsplanlegging

Den langsiktige kapasitetsplanleggingen består blant annet av aktivitetene kapasitetsutredning, kapasitetsplanlegging, mulighetsstudier og kjøretidsberegning for nye typer av kjøretøy.

##### Kapasitetsutredning

Bane NOR skal gjennomføre kapasitetsanalyser og utarbeide kapasitetsforbedringsplaner, både for interne utredningsoppdrag og forskriftspålagte utredningsoppgaver.

Hensikten er blant annet å vurdere

- om ny eller endret jernbaneinfrastruktur gir tilstrekkelig kapasitet
- konsekvens for kapasitet/robusthet ved endring av rute og/eller kjøretøy
- konsistens og fullstendighet for forventede/planlagte togtilbud
- tiltak for optimalisering av kapasitet i forbindelse med anleggsgjennomføring (faseplaner)
- konsekvens for energiforsyning/banestrøm ved endringer i infrastruktur, rutemodeller og kjøretøy.

## Kapasitetsplanlegging

Bane NOR skal koordinere behov for sportilgang for drift, vedlikehold og bygging av ny jernbaneinfrastruktur og jernbaneforetaks innmeldte behov for rutemodeller og/eller ta i bruk nye typer kjøretøy.

Hensikten er å standardisere kvalitetssikring og koordinering av behov for endring av eksisterende grunnruter/-modeller, fremtidig infrastrukturkapasitet og/eller tilpasset jernbaneinfrastrukturkapasitet for nye typer kjøretøy.

Planleggingen skal starte senest 60 mnd. (X-60) før oppstart av prosessen for årlig kapasitetsfordeling. Innmeldte kapasitetsbehov er ikke bindende i planleggingsfasen, men skal sikre god kvalitet på innmeldte kapasitetsbehov.

Det skal jevnlig avholdes dialogmøter mellom Bane NOR og søkere, ev. andre eksterne aktører, slik at innspill til den årlige kapasitetsfordelingsprosessen er vurdert og har tilfredsstillende kvalitet.

## Mulighetsstudier

Bane NOR tilbyr å gjennomføre mulighetsstudier for søkere som ønsker opplysninger om endringer til ruteplanen, forventet framføringstid for spesifikke togslag eller mellom bestemte relasjoner, teknisk kompatibilitet mellom togmateriell og jernbaneinfrastruktur mv. For at Bane NOR skal kunne gjennomføre en mulighetsstudie, må bestiller av studien kontakte Bane NOR for å avtale behov for nødvendige opplysninger.

Søkers forespørsel om mulighetsstudie anses ikke som en søknad om infrastrukturkapasitet. Meddelt resultat av mulighetsstudien binder ikke Bane NOR i kapasitetsfordelingsprosessen. Ruteleie basert på resultatet av mulighetsstudien skal søkes om på vanlig måte. Bane NOR gir søker mulighet til å verifisere hvorvidt nytt kjøretøy kan kjøres på jernbanenettet gjennom å simulere kjøring av kjøretøyet i et dataverktøy.

### Kontakt Bane NOR

✉ E-post

[ruteplan@banenor.no](mailto:ruteplan@banenor.no)

## Kjøretidsberegning for nye typer av kjøretøy

Ved behov, kan søker anmode Bane NOR om å beregne kjøretider for nye materielltyper. Bane NOR har de relevante opplysningene om traseen som skal trafikkeres, og søker må informere om kjøretøyspesifikke opplysninger, herunder

- traksjonsegenskaper for trekkende enhet(er)
- massefordeling på trekkende/ikke trekkende aksler
- lengde av materiell
- retardasjonsegenskaper
- hastighetsbegrensninger for materiellet.

## Kontakt Bane NOR

✉ E-post

[ruteplan@banenor.no](mailto:ruteplan@banenor.no)

### 4.2.8 Årlig kapasitetsfordeling

Den årlige kapasitetsfordelingsprosessen består av aktiviteter for å koordinere og fordele infrastrukturkapasitet fram til fastsettelse og publisering av en ny ruteplan. Ruteplanen skal fastsettes en gang hvert kalenderår, og derfor gjentas kapasitetsfordelingsprosessen årlig. Årlig kapasitetsfordeling foregår etter krav gitt i lover og forskrifter, samt retningslinjer beskrevet her i del 4.

**Tabell 5: Faser og milepæler i årlig kapasitetsfordeling**

Fase	Periode	Aktivitet	Når
<b>Planleggingsfase, (X-12-X-8)</b>  Oppdatere planforutsetninger	Oppstartsperiode, (X-12-X-8)	Bane NOR inviterer søkerne til et felles oppstartmøte for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen.  Hovedtemaer for møte er gjennomgang av tidsplan og forutsetninger som ligger til grunn for søknader og tildeling av infrastrukturkapasitet.	12 md.
		BEST-L er oppdatert med nye data og åpnes for registrering av søknader.	10 md.
		Bane NOR inviterer hvert jernbaneforetak til separate tidlige dialogmøter.  Møtene skal gjennomføres enkeltvis med jernbaneforetakene og holdes konfidensielt.	10 md.–9 md.

<b>Konstruksjonsfase, (X-8-2 ½)</b>  Konstruere ruteleier	Konstruksjonsperiode, (X-8-X-5 ½)	Bane NOR mottar søknader innen ordinær frist (ved midnatt andre mandag i april).  Eventuelle sene søknader om ruteleier blir behandlet som beskrevet i kapittel 4.5.2.	8 md.
		Bane NOR konstruerer ruteleier basert på mottatte søknader og sammenstiller disse til et utkast til ny ruteplan.	8 md.-5 ½ md.
	Høringsperiode, (X-5 ½-X-4 ½)	Bane NOR sender utkast til ny ruteplan på høring.  Høringsperioden er minst en måned.	5 ½ md.-4 ½ md.
	Samordningsperiode, (X-4 ½-X-3 ½)	Bane NOR vurderer høringskommentarer og forbereder løsninger på eventuelle konflikter.	4 ½ md.-3 ½ md.
		Bane NOR avholder separaterute planmøter med hver av aktørene for gjennomgang av generelle kommentarer fra høringen.	4 md.
		Bane NOR vurderer eventuelle kommentarer fra ruteplanmøtene og foreslår løsninger på eventuelle konflikter.	4 md.-3 ½ md.
	Tildeling av internasjonale ruteleier, (X-4)	Først tildeles kapasitet som påvirker grenseoverskridende trafikk.	4 md.
	Tvisteløsningsperiode, (X-3 ½)	Dersom en eller flere parter krever tvisteløsning, skal Bane NOR initiere Bane NORs tvisteløsningsordning.	3 ½ md.
	Fastlegging av ruteplan (X-3)	Deretter fastlegges kapasitet som påvirker nasjonale ruteleier og ruteplanen for neste ruteplanperiode.	3 md.

Tildelingsfase (X-3–X-2)	Inkludering av sene søknader og kvalitetskontroll (X-3)	Den fastlagte ruteplanen oppdateres med sene søknader om ruteleie. Deretter kvalitetskontrolleres den oppdaterte fastlagte ruteplanen.	3 md.–2 md
	Publisering og tildeling av nasjonale ruteleier (X-2)	Deretter tildeles kapasitet som påvirker nasjonal trafikk samtidig med publisering av ruteplanen.	2 md

#### 4.2.9 Operativ kapasitetsfordeling

Operativ kapasitetsfordeling behandler søknader om midlertidige kapasitetsbegrensninger og varige endringer av den fastlagte ruteplanen, detaljering av og iverksettelse av slike endringer samt fordeling av restkapasitet. Krav til innhold i søknad om restkapasitet er de samme som for søknad om kapasitet i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen, se kapittel 4.2.5.

Kapasiteten fordeles i den rekkefølge søknadene mottas.

**Tabell 6: Hvordan søke om restkapasitet**

Slik søker du	Frist	Hvem behandler søknaden
Når behovet forrestkapasitetfor ruteleie er kjent,skal jernbaneforetak og infrastrukturforvalter søke om denne kapasiteten i BEST-K.	Før kl. 12. dagen før endringen skal iverksettes.	Operativ ruteplanlegger
Ved oppstått behov for restkapasitet til ruteleie innen samme driftsdøgn skal jernbaneforetak og infrastrukturforvalter søke om denne kapasiteten direkte til togleder på <a href="mailto:nok@banenor.no">nok@banenor.no</a> . Merk at søknader om restkapasitet innenfor driftsdøgnet kun skal gjelde driftskritiske behov. Se kapittel 4.5.3 for flere detaljer.	Etter kl. 12. dagen før endringen skal iverksettes.	Togleder

## 4.3 Kapasitetsfordeling ved midlertidige kapasitetsbegrensninger

### 4.3.1 Generelle prinsipper

Jernbaneforskriftens vedlegg IV stiller krav til en internasjonalisert harmonisert prosess for konsultasjon, koordinering og publisering av kjente midlertidige kapasitetsbegrensninger. Bane NOR har valgt å adoptere den europeiske forkortelsen for midlertidige kapasitetsbegrensninger, TCR («Temporary Capacity Restriction»). I den etterfølgende teksten vil TCR-er bety midlertidige kapasitetsbegrensninger.

TCR-er er nødvendige for at infrastrukturforvalter kan opprettholde en god kvalitet på eksisterende infrastruktur, samtidig som ny bygges ut for å møte markedets behov. TCR-er kan omfatte for eksempel planlagt vedlikehold, store utbyggingsprosjekter og

planlagt midlertidig nedsatt kjørehastighet. Alle TCR-er Bane NOR har kjennskap til publiseres i ARBIS, hvor søkerne kan finne utfyllende informasjon om hver TCR.

- [ARBIS \(krever innlogging\)](#) 
- [ARBIS \(begrenset versjon uten innlogging\)](#) 

Når TCR-er påvirker flere enn ett jernbanenett, koordinerer Bane NOR disse med Trafikverket slik at de trafikale konsekvensene blir minst mulig på begge sider av grensen.

Dersom en TCR forårsaker sporbrudd på en strekning mellom to stasjoner/terminaler, oppfordres søkerne som vil fremføre tog mellom disse stasjonene/terminalene til å søke om ruter på alternativ banestrekning. Se for øvrig kapittel 4.3.1.1 Utpekte TCR-er.

Samtlige ad hoc søknader om infrastrukturkapasitet og tjenester skal være tilpasset fastlagt plan for midlertidige kapasitetsbegrensninger. Jf. kapittel 4.5.3 Fordeling av restkapasitet (ad hoc søknader).

#### **4.3.1.1 Utpekte TCR-er**

Utpekte TCR-er utgjør en del av de banetekniske planforutsetningene (BTP) og er en av forutsetningene for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen. Søkere (jernbaneforetak) skal derfor tilpasse sine søknader om infrastrukturkapasitet til disse.

Omfanget av utpekte TCR-er skal begrenses slik at disse ikke legger beslag på mer kapasitet enn nødvendig. Derfor er det etablert et sett med kriterier hvor alle må oppfylles før en TCR kan defineres som utpekt.

Kriterier for en utpekt TCR:



- Berørte søkere og de største driverne av serviceanlegg må ha blitt konsultert om TCR-en.
- TCR-en må være i kategorien stor- eller svært stor TCR, alternativt være gjentakende hele eller store deler av ruteplanperioden.
- TCR-en må utgjøre en fornyelse eller en oppgradering av jernbaneinfrastrukturen.
- TCR-en må ha en investeringsbeslutning.
- Bane NOR må ha vurdert TCR-ens dokumentasjon slik at det er sannsynlig at den vil bli gjennomført som planlagt.
- Bane NOR må ha vurdert TCR-ens omfang som så omfattende at den bør utgjøre en forutsetning for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen.
- Bane NOR må også ha vurdert omfanget av alle TCR-er som tilfredsstiller kriteriene for en utpekt TCR, opp mot jernbaneforetakets behov og TCR-enes forventede tilbudsforbedring for vareeiere og reisende, og eventuelt redusere antall utpekte TCR-er dersom vurderingen tilsier det.
- Utpekte TCR-er skal besluttes av Operativ konsernledergruppe.

**Tabell 7: Utpekte TCR-er for ruteplanperiode R25**

ARBIS-ID	Dato/Varighet	Strekning	Prosjekt
BB02733, BB02735 og BB02736	Hele R25	Bergensbanen	KL-AT
SB02066	Hele R25	Sørlandsbanen	KL-AT
DRM02152 og DRM02153	28.06.25–11.08.25 (6 uker)	Drammenbanen (Drammen)	Utbygging Drammen–Kobbervikdalen (UDK)
VB02154	28.06.25–11.08.25 (6 uker)	Vestfoldbanen (Drammen–Tønsberg)	Utbygging Nykirke–Barkåker (UNB)

#### 4.3.1.2 Kategorisering av TCR-er

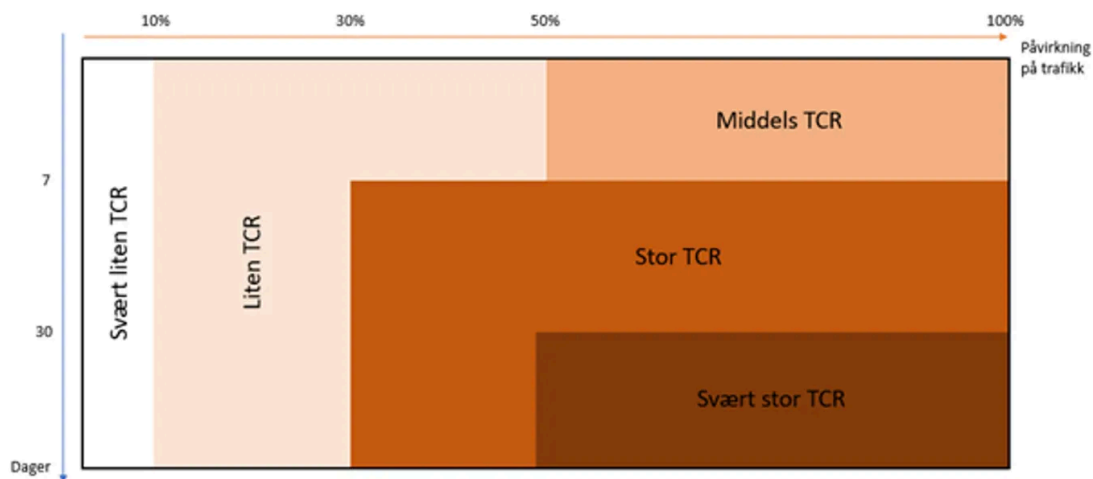
TCR-er deles inn i kategorier, basert på antall sammenhengende dager og forventet påvirkning på trafikken. TCR-er som ikke kan kategoriseres som svært stor-, stor-, middels- eller liten TCR, skal kategoriseres som svært liten TCR.

**Tabell 8: Kategorisering av TCR-er**

Kategori	Sammenhengende dager	Påvirkning på trafikken (trafikkvolum som kanselleres, omdirigeres eller erstattes med andre transportformer)
Svært stor TCR	>30 sammenhengende dager	>50 % av beregnet trafikkvolum på jernbanestrekningen
Stor TCR	>7 sammenhengende dager	>30 % av beregnet trafikkvolum på jernbanestrekningen
Middels TCR	≤7 sammenhengende dager	>50 % av beregnet trafikkvolum på jernbanestrekningen
Liten TCR	Ubegrenset	>10 % av beregnet trafikkvolum på jernbanestrekningen

Svært liten TCR	Ubegrenset	<10 % av beregnet trafikkvolum på jernbanestrekningen
-----------------	------------	---

Bane NOR kan bli enige med søkere og drivere av serviceanlegg om strengere frister og grenseverdier for kapasitetsbegrensninger, eller benytte flere kriterier, enn det som går frem av [Jernbaneforskriftens vedlegg IV. Jf. Jernbaneforskriftens vedlegg IV punkt 13.](#) [↗](#)



Figur 2: Kategorisering av TCR-er.

#### 4.3.2 Tidspunkter og informasjon til søkere

Bane NOR publiserer informasjon om de midlertidige kapasitetsbegrensningene i ARBIS.

- [ARBIS \(krever innlogging\).](#) [↗](#)
- [ARBIS \(begrenset versjon uten innlogging\).](#) [↗](#)

I ARBIS er TCR-ene beskrevet med:

- planlagt dato for oppstart av TCR
- tidspunkt for oppstart og avslutning for hver dag av en TCR, så snart denne informasjonen er kjent
- geografisk omfang for TCR-en
- tilgjengelig kapasitet på egnede alternative strekninger, der det er aktuelt.

##### 4.3.2.1 Tidsfrister for behandling av TCR-er

TCR-ene behandles i perioden X-60 til T-4. Tabellen nedenfor viser relevante, overordnede frister angitt med X-n [antall måneder (n) før oppstartsdagen av en ruteplanperiode (X)] og T- [antall måneder (n) før oppstartsdagen av aktuell TCR (T)]. Fristene angir når Bane NOR skal

- konsultere berørte søkere og de største driverne av serviceanlegg om TCR-ene
- koordinere TCR-er, som påvirker mer enn ett jernbanenett, med Trafikverket
- publisere kjente TCR-er.

I forbindelse med konsultasjonene, kan berørte søkere og de største driverne av serviceanlegg spille inn skriftlige kommentarer direkte i ARBIS.

I forbindelse med koordineringen, skal Bane NOR ved behov, invitere søkere som er aktive på de berørte strekningene og de største berørte driverne av serviceanlegg til å involvere seg i koordineringen.

Datoer som er relevante for behandling og konsultasjon av TCR-er er beskrevet i kapittel 4.3.2.2.

I den første konsultasjonsrunden for svært store TCR-er, kan søkerne be om en sammenligning av betingelser for to alternative kapasitetsbegrensninger. I slike tilfeller skal Bane NOR utforme disse alternativene etter innspill fra og i samråd med søkerne. For hvert alternativ skal en slik sammenligning minst inneholde:

- varigheten på kapasitetsbegrensningen
- de forventede infrastrukturavgiftene
- tilgjengelig kapasitet på omkjøringsstrekninger, tilgjengelige alternative ruter, og forventede reisetider.

**Tabell 9: Tidsfrister for behandling av TCR-er**

Liten TCR	Middels TCR	Stor TCR	Svært stor TCR	Frist
		Punkt 16-utredninger (vedlegg IV)		X-60 til X-24

Innledende konsultasjon	Konsultasjon og koordinering	Innledende konsultasjon med søkere. Koordinering med Trafikverket. Innspill fra søkere.			
		<b>Første publisering av kjente TCR-er</b>		X-24	
		Konsultasjon og koordinering	Tilbudte alternativer; konsultasjon og koordinering	X-23	
				X-22	
				X-21	
				X-20	
				X-19	
				<b>Koordinering avsluttet</b>	X-18
				Endelig konsultasjon	X-17
					X-16
					X-15
					X-14
		<b>Koordinering avsluttet</b>			
				X-13	
	Endelig konsultasjon				
	<b>Publisering av kjente TCR-er</b>	<b>Andre publisering av kjente TCR-er</b>	X-12		
			X-11		
			X-10		
			X-9		
			X-8		
			X-7		
Første informasjon			X-6		
Konsultasjon og koordinering			X-5		
<b>Publisering av kjente TCR-er</b>			X-4		
Detaljer om tilbudte ruteleier for passasjertog			T-4		
Detaljer om tilbudte ruteleier for godstog			T-1		

Bane NOR kan beslutte å fravike fristene i tabellen over, dersom kapasitetsbegrensningene er nødvendige for å gjenopprette sikker togframføring, tidspunktene for begrensningene er utenfor infrastrukturforvalters kontroll, etterlevelse av fristene ikke vil være kostnadseffektive eller kan føre til unødig skade på verdier, eller alle de berørte søkerne samtykker. I slike tilfeller, og i alle andre tilfeller av kapasitetsbegrensninger som ikke er beskrevet i tabellen over, skal Bane NOR konsultere søkere og større berørte drivere av serviceanlegg på egnet måte, i samsvar med jernbaneforskriften vedlegg IV punkt 14..

#### 4.3.2.2 Tidsplan for behandling av TCR-er i fasene langsiktig kapasitetsplanlegging- og årlig kapasitetsfordeling

Tabell 10: Tidsplan for behandling av TCR-er

Dato	(X-60 til X-12) langsiktig fase	(X-12 til X-4) årlig fase
<b>2023</b>		
06.12.23		R25 – Strategisk dialogmøte 1 av 3 (X-12)
10.12.23		R24 – Ruteplan R24 iverksettes
11.12.23– 08.04.24		R25 – Høringsperiode 1 av 2 (svært liten, liten og middels TCR)
11.12.23– 29.01.24		R25 – Høringsperiode 1 av 1 (stor og svært stor TCR)
<b>2024</b>		
09.02.24		R25 – Fastleggelse (stor og svært stor TCR)
05.02.24– 31.05.24	R26-R29 – Høringsperiode 1 av 1 (alle TCR-er)	
08.04.24		R25 – Siste dag for kommentarer til konsultasjon 1 av 2 (svært liten, liten og middels TCR)
31.05.24	R26-R29 – Siste dag for kommentarer til konsultasjon 1 av 1 (alle TCR-er)	
28.06.24		R25 – Strategisk dialogmøte 2 av 3 (X-5,5)
01.07.24– 02.08.24		R25 – Høringsperiode 2 av 2 (svært liten, liten og middels TCR)
02.08.24		R25 – Siste dag for kommentarer til høringsperioden (svært liten, liten og middels TCR)
19.08.24		R25 – Strategisk dialogmøte 3 av 3 (X-4) R25 - Fastleggelse (svært liten, liten og middels TCR)
22.10.24	R27-R30 – Strategisk dialogmøte 1 av 1	
14.10.24		R25 – Ruteplan R25 og TCRR25 publiseres
15.12.24		R25 – Ruteplan R25 iverksettes

Store og svært store TCR-er, som Bane NOR blir kjent med for sent til at de kan inngå i konsultasjonen i langsiktig fase i tabellen over, vil bli konsultert og håndtert med berørte søkere pr. epost og eventuelt i egne møter for formålet.

Store og svært store TCR-er som fastlegges ved X-12 vil bli fulgt opp i nasjonale koordineringsmøter etter fastleggelse.

#### **4.3.2.3 Frister for å gi detaljene om tilbudte ruteleier**

I henhold til jernbaneforskriften vedlegg IV, punkt 12.

##### **Perioden X – X+3 for persontog**

I perioden X – X+3 har ikke Bane NOR forutsetninger for å kunne gi detaljene om tilbudte ruteleier for persontog og tomtog iht. fristen på fire måneder før oppstartsdagen av TCR-en (T-4).

Jernbaneforskriftens vedlegg IV, punkt 12, åpner for at Bane NOR og berørte søkere kan bli enige om kortere frist for å gi detaljene om tilbudte ruteleier. For å oppnå enighet om en forutsigbar frist for persontog og tomtog også i perioden X – X+3, så har Bane NOR foreslått en slik forutsigbar frist:

- I perioden X – X+3 skal Bane NOR gi detaljene om de tilbudte ruteleiene for persontog og tomtog senest en måned og 15 dager før oppstartsdagen av TCR-en (T-1,5). Denne fristen forutsetter at søker (jernbaneforetak) må søke om alternative ruteleier senest to måneder før oppstartsdagen av TCR-en (T-2).

##### **Perioden X+4 – X+12 for persontog**

- I perioden X+4 – X+12 vil Bane NOR gi detaljene om de tilbudte ruteleiene for persontog og tomtog senest fire måneder før oppstarts dagen av TCR-en (T-4). Denne fristen forutsetter at søker (jernbaneforetak) har søkt om alternative ruteleier senest fem måneder før oppstarts dagen av TCR-en (T-5).

##### **Perioden X – X+12 for godstog**

- I perioden X – X+12 vil Bane NOR gi detaljene om de tilbudte ruteleiene for godstog, løsløst og kippjipstog senest ved T-1, forutsatt at søker (jernbaneforetak) har søkt om alternative ruteleier senest to måneder før oppstarts dagen av TCR-en (T-2).

Ved behov, kan søkerne og Bane NOR enes om andre frister enn fristene over. Ved behov for endring av tildelt kapasitet, gjelder reglene som er beskrevet i kapittel 4.8 Regler etter tildelt infrastrukturkapasitet.

#### **4.3.2.4 Kriterier for omdirigering ved svært store TCR-er**

Før den årlige kapasitetsfordelingsprosessen vil Bane NOR kalle inn til samråd med berørte søkere for å utarbeide en foreløpig plan for å fordele foreløpig kapasitet på

strekning med midlertidig kapasitetsbegrensning. I denne planen skal ulike typer togtjenester legges til grunn. Hvilke typer togtjenester som benyttes ved fordeling av foreløpig kapasitet baseres på siste søknader og eventuelle prioriteringer (overbelastet strekning) som er lagt til grunn i inneværende ruteplanperiode.

De typer togtjenester som benyttes er Pt (persontog), Gt (godstog), Tt (tomtog) og L (løsløk).

Bane NOR har fastsatt kriterier for hvilke typer togtjenester som skal omdirigeres ved svært store TCR-er. Kriteriene tar hensyn til kommersielle og operative konsekvenser for søkeren, herunder hvordan infrastrukturavgiftene vil påvirke søkeren. Dersom søkeren selv har forårsaket en eller flere av disse konsekvensene, vil ikke disse bli hensyntatt. Ved slike svært store TCR-er, benytter Bane NOR følgende kriterier for omdirigering av typer togtjenester:

#### **Gjeldende plan**

Gjeldende plan viser hvor mye trafikk som kjøres på aktuell strekning/stasjon/terminal. Hensikten er å sikre at de ulike typene trafikk ivaretas når kapasiteten reduseres. Utgangspunktet er gjeldende ruteplan, eventuelt komplettert med kunnskap om utvikling av togtilbudet. Det antall tog som kan kjøres reduseres på en slik måte at transportbehovet dekkes i et begrenset omfang. Dette innebærer også at den tilgjengelige kapasiteten kan fordeles ulikt gjennom døgnet og uken. Fordelingen koordineres med søkere for å oppnå enighet.

#### **Hensyn til erstatningstrafikk**

En annen faktor som må hensyntas er muligheten for å erstatte tog med alternativ transport. Det kan for eksempel være:

- å erstatte persontog med buss eller annen alternativ transport
- å henvise reisende til neste/annet tog
- å omdirigere tog via andre banestrekninger
- omlasting av gods til andre transportere
- tidligere- og senere legging av trafikk.

#### **Tidsfølsomhet for ulike typer trafikk**

En tredje faktor er hvor tidskritiske enkelte transportere er. Det gjøres en vurdering av en eventuell forlenget kjøretid når transporten ikke kan fremføres som ordinært. Vurderingene gjøres ut fra:


- tidsfølsomhet for reisende når reisetiden forlenges, enten ved at tog erstattes med buss eller at reisende henvises til neste/annet tog
- at gods ikke kan fremføres i det hele tatt
- at transporttiden for gods blir forlenget og at gods blir ødelagt
- at transporten ikke når en viktig forbindelse for videretransport.


Prioriteringen mellom ulike togtyper kan variere over døgnet.

Dersom en eller flere søkere ikke aksepterer Bane NORs forslag til foreløpig plan som legges til grunn for søknad om infrastrukturkapasitet, vil Bane NOR i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen benytte gjeldende modell for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleier.

### 4.3.3 Planlegging og tilrettelegging for alternativ transport

Bane NOR har ansvar for å tilrettelegge stasjonene for alternativ transport og ansvar for å tildele jernbaneforetak kapasitet og arealer på stasjonene for gjennomføring av alternativ transport.

Jernbaneforetak skal melde inn kjente ønsker for tilrettelegging på stasjonene for kommende ruteplanperiode innen fristen for innspill til andre høringsrunde av midlertidige kapasitetsbegrensninger (TCR-er). Innmeldingene gjøres i tilsendt skjema i Excel og skal knyttes til den enkelte ARBIS-ID. Skjema sendes inn til Bane NOR på [kundelogistikk@banenor.no](mailto:kundelogistikk@banenor.no) .

Ønsker for tilrettelegging på stasjonene som oppstår underveis i ruteplanperioden eller ikke var kjent ved andre høringsrunde av TCR skal meldes inn løpende, men senest tre måneder før avvikets start, til [kundelogistikk@banenor.no](mailto:kundelogistikk@banenor.no) .

Planer for gjennomføring av alternativ transport for brudd som går over minimum 48 timer skal være distribuert fra Bane NOR til jernbaneforetaket senest én måned før bruddet, og fastlagt av Bane NOR syv dager før.

Bane NOR tildeler kapasitet og arealer på de stasjoner der flere jernbaneforetak gjennomfører alternativ transport fra når ruteplan og midlertidige kapasitetsbegrensninger for kommende ruteplanperiode fastlegges.

## 4.4 Virkninger av rammeavtaler

Jf. jernbaneforskriften kapittel 7 og Network Statement kapittel 3.3.1.

Ut over gjeldende rammeavtale beskrevet i kapittel 4.4.1 inngår for tiden Bane NOR ikke rammeavtaler.



#### **4.4.1 Virkninger på Gardermobanen (strekningen Etterstad–Gardermoen)**

(Referanse: JBV-sak 03-1458 dokument 4).

For strekningen Etterstad–Gardermoen inngikk Jernbaneverket i år 2000 en avtale med Flytoget hvoretter Flytoget er gitt «den nødvendige prioritet», slik at det kan ha regelmessige avganger inntil 6 ganger i timen i hver retning. Med regelmessig menes at avgangene skal fordeles jevnt over klokketimen.

Avtalen ble revidert i 2003 og utløper 1. januar 2030. Bane NOR trådte inn i Jernbaneverkets forpliktelser etter avtalen 1. januar 2017. Da Etterstad ikke er en stasjon, men kun et punkt på en strekning, får avtalen tilsvarende virkning på strekningen Oslo S–Etterstad.

### **4.5 Kapasitetsfordelingsprosessen**

Jf. jernbaneforskriften kapittel 8, 9 og 10.

De ulike fristene i forbindelse med den årlige kapasitetsfordelingsprosessen er beskrevet i kapittel 4.5.1.9 og samsvarer i stor grad med RailNetEurope-kalenderen.

#### **4.5.1 Årlig kapasitetsfordeling**

Generelt, skal overgangen til ny ruteplan skje ved midnatt den andre lørdag i desember. Dersom en overgang eller justering gjennomføres etter vinteren, særlig for å ta hensyn til eventuelle endringer i ruteplaner for regional passasjertrafikk, skal dette skje ved midnatt den andre lørdag i juni, og ved behov på andre tidspunkter mellom disse datoene. Infrastrukturforvalterne kan bli enige om andre datoer, og de skal i så fall underrette EFTAs overvåkningsorgan om dette dersom internasjonal trafikk kan bli berørt.

Ruteplanperiode R25 har gyldighet fra og med søndag 15. desember 2024 til og med lørdag 13. desember 2025 og kapasiteten fordeles for hele perioden. Ruteplanen omfatter ruteleier (og tjenester) samt fastlagte planer for arbeid i spor.

Detaljert beskrivelse med milepeler (aktiviteter og tidsfrister) beskrives i kapittel 4.5.1.9 Tidsplan, og meddeles søkere og infrastrukturforvalter før planprosessens start.

Det kan oppstå behov for tilpasning av omsøkte ruteleier for å konstruere en robust og punktlig ruteplan. Dette vil foregå i dialog med berørte søkere.

Søkere blir invitert til et oppstartsmøte for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen. Oppstartsmøte vil gjennomføres i desember 2023 og markerer starten på prosessen årlig kapasitetsfordeling for R25. I møte, vil Bane NOR blant annet presentere de endelige ruteplanforutsetningene for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen.

#### 4.5.1.1 Ruteplanforutsetninger

Ruteplanforutsetningene er forutsetninger som søkerne må ta hensyn til når de søker om infrastrukturkapasitet, og består av 4 hovedelementer; rute-, bane- og produksjonstekniske planforutsetninger samt forhåndsplanlagte ruteleier for godskorridoren ScanMed RFC.

#### 4.5.1.2 Rutetekniske planforutsetninger

Rutetekniske planforutsetninger utgjør en del av ruteplanforutsetningene, og er basert på:

- teoretiske kjøretidsberegninger med basis i kjøretøy, største tillatte hastighet og den største forekommende togstørrelse for det bestilte tog, tillagt 4% grunntillegg
- bestilt stoppmønster inkl. stasjonsopphold med tillegg for akselerasjon og retardasjon
- tillegg for ruteteknisk stopp (stopp for kryssinger etc.) og for kjøring i avvikespor
- særtilllegg på grunn av infrastrukturforhold - nedsatt hastighet over en strekning/stasjon som gjelder i store deler av en ruteplanperiode og som må hensyntas under konstruksjon av ruter for tog
- nedsatt hastighet (40 km/h) på stasjoner med enkelt innkjørsignal.

Utover de rutetekniske planforutsetningene, vil Bane NOR benytte følgende prinsipper for å oppnå en best mulig kapasitetsnyttelse over driftsdøgnet:

For strekningen Oslo S – Lysaker gjelder også følgende rutetekniske planforutsetninger:

- Maks 22 tog per time og retning i grunnplan, maks 24 tog per time og retning i rushtidsperiodene.
- Maks 7 tog i sekvens med 2 minutter togfølgetid.

For Kongsvinger stasjon gjelder også følgende forutsetning:

- Alle tog som har utgangs- eller endestasjon på Kongsvinger med stopp for lokbytte, vending til/fra Solørbanen, ut-/innsett av vogner eller andre skiftebevegelser begrenses til 600 meter.

#### 4.5.1.3 Banetekniske planforutsetninger, BTP

Banetekniske planforutsetninger består av eksisterende infrastrukturkapasitet i nettet, oppdatert med permanente kapasitetsendringer, samt utpekte midlertidige kapasitetsbegrensninger som, etter konsultasjon med søkerne, publiseres som planforutsetninger for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen.

De banetekniske planforutsetningene for R25 er:

- Eksisterende infrastrukturkapasitet i nettet er beskrevet i Strekningsbeskrivelsen for jernbanenettet, SJN.
- Permanente kapasitetsendringer er beskrevet i kapittel 4.5.1.4.
- Utpekte midlertidige kapasitetsbegrensninger er beskrevet i kapittel 4.3.1.1.

#### **4.5.1.4 Permanente kapasitetsendringer**

Permanente kapasitetsendringer er endringer som gir en varig endring i tilgjengelig infrastruktur, eksempelvis nye spor eller fjerning av gamle sidespor.

Permanente kapasitetsendringer som er lagt til grunn for R25, er:

##### **Ny infrastruktur, kapasitetsøkende tiltak**

ERTMS Gjøvikbanen (Roa–Gjøvik)

##### **Fjernet infrastruktur, kapasitetsreduserende tiltak**

Hamar stasjon: Forbindelse til spor 20–27 på skiftetomta er planlagt fjernes og kan ikke benyttes fra oppstart av R25.

##### **Andre permanente endringer i infrastrukturen**

Ingen

#### **4.5.1.5 Produksjonstekniske planforutsetninger**

Produksjonstekniske planforutsetninger er kjøretøy, togvekt og lengde og utgjør en del av ruteplanforutsetningene og er et resultat av kapasitetsfordelingen.

#### **4.5.1.6 Forhåndsplanlagte ruteleier for godskorridoren ScanMed RFC**

Jf. Forskrift om gjennomføring av forordning (EU) nr. 913/2010 om et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig godstransport, FOR-2014-02-17-190.

Senest elleve måneder før ruteplanperioden starter publiseres forhåndsplanlagte ruteleier – såkalte Pre-Arranged Paths (PaPs) for ScanMed RFC. De publiseres på [korridorens nettside](#) samt direkte i søknads- og koordineringsverktøyet PCS. Korridorens forhåndsplanlagte ruteleier (PaPs) er et produkt som reserveres for internasjonal godstrafikk i den årlige ruteplanen. Ruteleiene er utarbeidet av infrastrukturforvalteren i samråd med korridororganisasjonen og bygger på en studie av transportmarkedet. Kapasiteten søkes om og tildeles direkte hos korridorens C-OSS-funksjon.

Da disse PaPs-rutene har en særskilt prioritet mot endringer i kapasitetsfordelingsprosessen, kan det for internasjonal godstrafikk være fordelaktig å søke på disse.

#### 4.5.1.7 Utkast til ruteplan

Bane NOR mottar søknader om ruteleier, planer for arbeid i spor og tjenester, både nasjonale og internasjonale, søknadene og benytter disse som grunnlag for å konstruere et utkast til ruteplan.

Utkast til ruteplan inneholder:

- **kapasitetsbeskrivelse:**
  - strekningskapasitet (grafisk rute)
  - sporkapasitet, herunder lokasjon for tildelt kapasitet for hensetting av kjøretøy i driftspauser
  - terminalkapasitet
- **oversikt over søkte tog med eventuelle kommentarer. Slike kommentarer kan være**
  - avvisning av søkt infrastrukturkapasitet (med begrunnelse)
  - begrensning (tonnasje/lengde)
  - oppholdstider for personalbytte/laste- og lossetider
  - beskrivelse av eventuelle konflikter.

Kapasitet for grensepasserende tog koordineres før utkast til ruteplan publiseres.

#### 4.5.1.8 Retningslinjer for kommentarer til utkast til ruteplan

Retningslinjene i dette kapitlet er ment som informasjon til søkerne om hvordan høringskommentarene bør utformes slik at de blir tilstrekkelig konkrete til at de kan vurderes.

##### **Generelle kommentarer:**

Overordnede kommentarer på en tildeling, som ikke konstruerte ruteleier eller komplette løsninger for en strekning eller togprodukt.

##### **Kommentarer:**

En kommentar på forslaget kan gis på en tildeling som avviker fra søknaden.

Kommentaren kan gis på et bestemt sted i togruta eller for togruta som helhet. Slike kommentarer kan omfatte:

- brutt forbindelse
- avvikende referansepunkter
- avgangs-/ankomsttider som ikke samsvarer med det som ble søkt om
- kjøretid.

### Innspill som ikke anses som kommentarer:

Innspill som faller utenfor kategorien "kommentarer" blir behandlet som restkapasitet og inkluderes i den fastlagte ruteplanen så langt det er mulig. Dette inkluderer:

- endringer til opprinnelig søknad
- nye tog
- endringer av referansepunkter
- økt vekt, lengde eller endring av kjøretøy som medfører at konstruert ruteleie ikke kan opprettholdes
- tillegg av kjøredager (kvalitetssikring av kjøredager aksepteres)
- ønske om endring av omsøkte tider.

Innspill som ikke anses som kommentarer håndteres som restkapasitet og innarbeides i fastlagt ruteplan så langt det er mulig.

Søkere som ønsker å trekke tilbake omsøkt infrastrukturkapasitet før ruteplanen fastlegges, kan gjøre dette gjennom dialog i BEST-L.

### Merk:

Dersom høringskommentarene medfører en interessekonflikt, starter en samordningsprosess.

#### 4.5.1.9 Tidsplan for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen

Denne tidsplanen må sees i sammenheng med tidsplan for behandling av TCR-er i kapittel 4.3.2.2.

Tabell 11: Tidsplan for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen

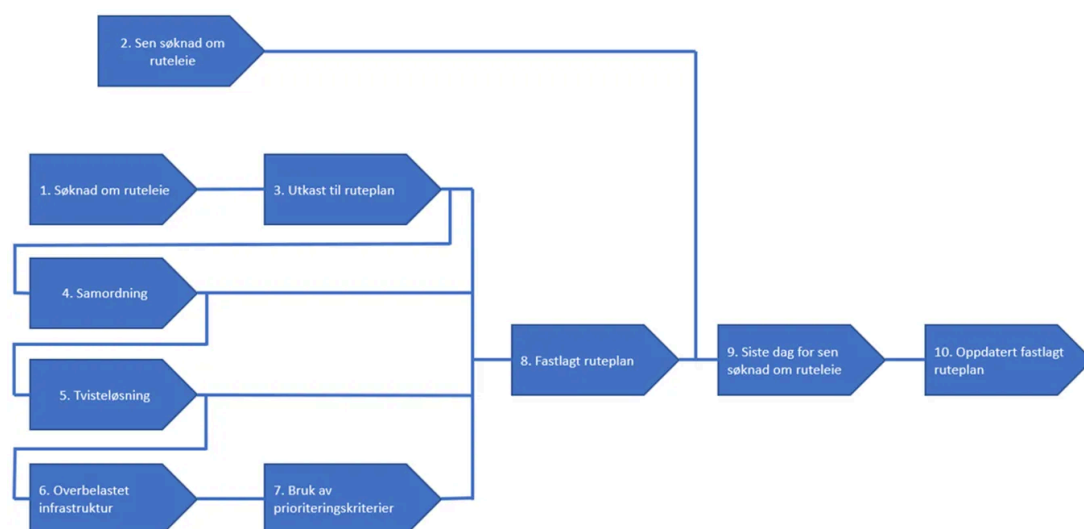
Referanse til modell	FOM	TOM	Prosess/Aktivitet
	2023		
	10.12.		Ruteplan R24 iverksettes.
		20.12.	Oppstartmøte R25 med søkere for informasjon og dialog om Ruteplanforutsetningene for kommende ruteplanperiode.
	2024		
	08.01.		Første dag for søkeperiode for infrastrukturkapasitet.
		08.01.	Forhåndsplanlagte ruteleier (PaPs) for internasjonal godstrafikk R25 publiseres.
	05.02.	09.02.	Tidlig dialog – enkeltmøter med søkere.
1	12.02.		Første dag for søknader om ruteleier – BEST-L åpner.
1		08.04.	Siste dag for søknader om infrastrukturkapasitet for R25.
2	09.04.		Første dag for sene søknader om ruteleie for R25.

	10.06.*	14.06.*	Dialogmøter R25 med søkere før utkast til ruteplan.
3		01.07.	Utkast til ruteplan publiseres.
	01.07.	02.08.	Høringsperiode for utkast til ruteplan.
		02.08.	Høringskommentarer til utkast til ruteplan for R25 skal sendes til Bane NOR innen kl. 09:00.
4	05.08.	30.08.	Samordningsperiode.
	12.08.*	16.08.*	Dialogmøter R25 med søkere for gjennomgang av høringskommentarer på utkast til ruteplan.
		19.08.	Siste dag for fastlegging av internasjonal trafikk søkt i PCS, inkludert forhåndsplanlagte ruteleier (PaPs) for internasjonal godstrafikk. Gjelder også nasjonale ruteleier som matetraffikk til/fra PaPs.
		30.08.	Siste dag for å fremsette krav om tvisteløsning.
5	02.09.	13.09.	Tvisteløsningsperiode.
8		20.9.	Ruteplan R25 fastlegges.
	23.09.		Første dag for svar på sene søknader om ruteleie for R25.
9		04.10.	Siste dag for sene søknader om ruteleie for R25. Bane NOR skal ha mottatt søknaden innen kl. 09.00.
10		14.10.	Ruteplan R25 publiseres.
	15.10.		Første dag for søknad om ad hoc ruter for R25.
		15.11.	Siste dag for søkere, som ikke er jernbaneforetak, å informere Bane NOR om hvilket jernbaneforetak som skal kjøre deres tildelte ruter.
		15.12.	Ruteplan R25 iverksettes.

*\*Datoer er avstemt med Trafikverket, men det kan komme endringer.*

### Modell for søknader om kapasitet

Jf. Jernbaneforskriften § 5-2.



Figur 3: Modell for søknad om kapasitet

## 4.5.2 Sene søknader om ruteleie i årlig kapasitetsfordeling

Jf. jernbaneforskriften, vedlegg IV. pkt. 3 og 6.

Søker kan også søke om ruteleie etter den ordinære fristen og fram til og med dagen før ruteplanen åpnes for ad hoc-søknader.

Slike søknader benevnes som sene søknader om ruteleie, eller Late Path Request (LPR). Informasjon om søkeperiode og når søker kan forvente svar på sene søknader er beskrevet i tidsplanen i kapittel 4.5.1.9.

Krav til innhold i de sene søknadene er de samme som for søknader som sendes innen ordinær frist (Jf. kapittel 4.2.5 Krav til innhold i søknad). Søknader om nasjonale ruteleier skal sendes i BEST-L. Sene søknader om internasjonale ruteleier skal sendes i Best-L.

Behandling av søknadene foretas i den rekkefølge de er sendt og starter tidligst dagen etter at ruteplanen er fastlagt.

Bane NOR utarbeider ruteforslag, og dersom søker ikke aksepterer dette skriftlig, vil søknaden bli kansellert og det må sendes en ny søknad. Ved behandling av sene søknader kan det bli nødvendig å justere allerede tildelte ruteleier for å kunne tilby et nytt ruteforslag. Endring av allerede tildelte ruteleier forutsetter at berørte søkere aksepterer endringen.

Behandling av sene søknader avsluttes slik at fastlagt ruteplan kan oppdateres med kapasitet som er tildelt etter sene søknader og før publiseringsdatoen for den årlige ruteplanen. Dermed er tildelt kapasitet etter sene søknader lagt til grunn når ruteplanen åpnes for ad hoc-søknader. Formell rutetildeling er bindende og vil bli håndtert på samme måte som tildelte ruteleier som er omsøkt innen den ordinære søknadsfristen i tidsplanen i kapittel 4.5.1.9.

## 4.5.3. Fordeling av restkapasitet (ad hoc søknader)

I henhold til jernbaneforskriften § 8-7 skal Bane NOR skal informere om tilgjengelig restkapasitet i den gjeldende ruteplanen og gjøre denne informasjonen tilgjengelig for søkerne. Dette gjøres ved publisering av [daglige rutegrafer på Bane NORs nettside](#).

Ved behov for tjenester, søknader om ruteleier, arbeid i spor eller endring av planforutsetninger i gjeldende ruteplanperiode, skal disse søkes om i BEST-K. Ruteplanforutsetningene er beskrevet i kapitlene 4.5.1.1–4.5.1.6. Ved behov, skal søker kontakte Bane NOR for utdypende informasjon om hvilke forutsetninger gjeldende ruteplan er basert på.

Når et jernbaneforetak søker om infrastrukturkapasitet (restkapasitet), skal Bane NOR fordele den i den rekkefølge søknadene mottas og gi et svar innen fem virkedager på

om søknaden kan imøtekommes fullt ut. Bane NOR vil tilstrebe å levere en detaljert rute senest 20 dager før første kjøredag for toget avhengig av øvrig pådrag hos Operativ ruteplan.

Ved behov for å kunne svare raskt på søknader om restkapasitet, vil Bane NOR vurdere behovet for tilgjengelig restkapasitet innenfor rammen av den fastlagte ruteplanen. Dette gjelder også for søknader om restkapasitet på overbelastet infrastruktur.

Kommunikasjonen i Operativ kapasitetsfordeling foregår normalt mellom jernbaneforetakenes transportledelse og Bane NOR, ved Operativ ruteplan. I driftsdøgnet vil Bane NORs kontaktpunkt være trafikkstyringssentralene.

### Kontakt trafikkområder

✉ E-post

Trafikkområde Øst: [rutekontor.oslo@banenor.no](mailto:rutekontor.oslo@banenor.no)

Trafikkområde Øst: [rkdrm@banenor.no](mailto:rkdrm@banenor.no)

Trafikkområde Nord: [rutekontor.trondheim@banenor.no](mailto:rutekontor.trondheim@banenor.no)

Trafikkområde Sør/Vest: [rutekontor.bergen@banenor.no](mailto:rutekontor.bergen@banenor.no)

Søknader om restkapasitet i det inneværende driftsdøgnet skal kun gjelde driftskritiske behov. Eksempler på dette kan være

- oppstått behov for kjøring av tomtog og løsløk
- kjøring av tog for akutt feilretting.

### Kontakt Nasjonal operativ koordinator

✉ E-post

[nok@banenor.no](mailto:nok@banenor.no)

#### 4.5.3.1 Bane NORs svar

Hvis søknaden/varselet kan imøtekommes fullt ut, er det tilstrekkelig å opplyse om dette.

Hvis søknaden/varselet enten ikke kan imøtekommes eller ikke kan imøtekommes fullt ut, skal Bane NOR i svaret også opplyse om et alternativt tidspunkt og ruteleie.

Bane NORs svar sendes i BEST-K.



I tillegg til svar til søker vil Bane NOR, når søknad imøtekommes, kunngjøre tildelt infrastrukturkapasitet i FIDO som beskrevet i Trafikkregler for jernbanenettet.

#### 4.5.3.2 Varsel om store og/eller kompliserte søknader

Ved store og/eller kompliserte søknader avtales spesielle frister. Jernbaneforetak anbefales å varsle Bane NOR om søknaden i god tid selv om ikke alle detaljer er på plass. Mottatt varsel gir samme prioritet i forhold til fordeling av restkapasitet som ad hoc søknad. Frister for søknad om spesialtransporter, er beskrevet i kapittel 4.7.1.1 Frister for søknad om spesialtransporter.

Et varsel om ad hoc søknad om infrastrukturkapasitet bør inneholde følgende opplysninger:

- omtrent dato/datoer toget/togene skal kjøres
- togslag
- hvilken/hvilke strekning(er) toget/togene skal kjøre
- behov for hensetting/parkering av kjøretøy.

#### Kontakt trafikkområder

✉ E-post

Trafikkområde Øst: [rutekontor.oslo@banenor.no](mailto:rutekontor.oslo@banenor.no)

Trafikkområde Øst: [rkdrm@banenor.no](mailto:rkdrm@banenor.no)

Trafikkområde Nord: [rutekontor.trondheim@banenor.no](mailto:rutekontor.trondheim@banenor.no)

Trafikkområde Sør/Vest: [rutekontor.bergen@banenor.no](mailto:rutekontor.bergen@banenor.no)

#### 4.5.4 Samordningsprosess

Hensikten med samordning er å tilstrebe en ruteplan uten interessekonflikter, slik at alle søknader kan tilgodeses. Hvis det ikke er mulig å imøtekomme alle søknadene, skal Bane NOR gjennomføre en samordning av søknadene i henhold til jernbaneforskriften § 9-1.

Interessekonfliktene kan oppstå mellom søkere og mellom Bane NOR og søker(e).

#### Interessekonflikt mellom Bane NOR og søker(e)

Ved interessekonflikt mellom Bane NOR og søker(e), skiller Bane NOR mellom vedlikehold på den ene siden og oppgradering og fornyelse på den andre.

I tilfeller hvor det er interessekonflikter mellom en søker og Bane NORs søknad om kapasitet til vedlikehold, vil Bane NOR behandle denne konflikten på lik linje med øvrige interessekonflikter – det vil si gjennom samordning og eventuell tvisteløsning.

Bane NOR skal foreta kapasitetsfordelingen, og samtidig sørge for at prosessen er transparent og ikke-diskriminerende. Bane NOR utpeker en ansvarlig for å ivareta Bane NORs interesser knyttet til interessekonflikter mellom søker og vedlikehold.

Bane NOR må ikke søke om kapasitet til oppgradering og fornyelse, og disse bruddene kan derfor ligge som en fastlagt del av ruteplanen. Ved planlegging av slike arbeider sørger Bane NOR for at søkerne blir konsultert ved å følge jernbaneforskriftens vedlegg 4. Søkeres eventuelle innvendinger knyttet til oppgradering og fornyelse må løftes i forbindelse med disse konsultasjonene, og ikke gjennom samordning og eventuell tvisteløsning.

#### **Prosessten gjennomføres på følgende måte:**

Bane NOR tar først kontakt med søkere med felles interesser, for blant annet å få klargjort og dokumentert innholdet i søknadene og deres reelle behov for det omsøkte ruteleie.

Bane NOR innkaller deretter søkerne enkeltvis til et møte. Hvis partene er enige, kan det også innkalles til felles møte. Alle søkere gis mulighet å komme med alternative løsninger som Bane NOR kan vurdere. Når all informasjon og dokumentasjon foreligger, utarbeider Bane NOR forslag til løsning hvor følgende prinsipper legges til grunn:

1. koordinering av internasjonal/grenseoverskridende trafikk
2. søkers reelle behov for ruteleier, enten basert på inngåtte avtaler om transporttjenester, eller basert på søkers utsikter til å inngå slike avtaler
3. optimal utnyttelse av kapasiteten på jernbanenettet basert på samfunnsøkonomisk nytte
4. orbusthetshensyn.

Forslaget oversendes de involverte søkere. Dersom Bane NORs forslag til samordning ikke er samstemt av partene, plikter Bane NOR å erklære strekningen for overbelastet, jf. jernbaneforskriften § 9-3, og deretter fordele infrastrukturkapasitet etter prioriteringskriterier i henhold til jernbaneforskriften § 9-5.

Se [vedlegg 4.5.4 Metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling](#) for mer informasjon.

#### **4.5.5 Tvisteløsningsprosess**

Jf. jernbaneforskriften § 9-2.

Etter gjennomført samordning, kan søkere som etter samordningen, fortsatt er uenig i utkast til ruteplan, fremsette krav om tvisteløsning. Når det er framsatt skriftlig krav om tvisteløsning, skal Bane NOR treffe en endelig beslutning innen ti virkedager fra kravet

er mottatt. Prosess med milepæler (tidsplan) meddeles søker og infrastrukturforvaltere ved planprosessens start, det vil si 12 måneder før oppstart av den aktuelle ruteplanperioden.

Dersom tvisten ikke løses, så skal Bane NOR erklære den eller de berørte strekningene som overbelastet og fordele infrastrukturkapasitet etter retningslinjene som følger av kapittel 4.6.

Tvisteløsningsprosessen vil ikke forsinke kapasitetsfordelingsprosessen.

#### **4.5.5.1 Frist for å fremsette krav**

Den nøyaktige fristen for å fremsette krav om tvisteløsning kommer frem av detaljert tidsplan som bekjentgjøres 12 måneder før iverksettelse av ruteplanen.

#### **4.5.5.2 Kravets innhold og adresse – gjenpart**

Kravet skal inneholde følgende elementer:

- en henvisning til hvilke tog/hvilket driftsopplegg kravet gjelder (tilstrekkelig til å identifisere kravet til tid og strekning)
- en begrunnelse for kravet samt en beskrivelse av hvilken løsning søker mener tvisteløsningsprosessen bør munne ut i:
  - for søker selv
  - for den eller de andre søkere som vil få sin tildelte infrastrukturkapasitet endret dersom søkers krav imøtekommes.

Kravet sendes som e-post til Bane NOR på [ruteplan@banenor.no](mailto:ruteplan@banenor.no). Deretter vil Bane NOR videreformidle kopier av kravet til berørte søkere.

#### **4.5.5.3 Berørte søkers eventuelle handlingsplikt – frist**

Når det er framsatt et krav om tvisteløsning som vil kunne endre en annen søkers infrastrukturkapasitet, må berørte søkere levere sitt eventuelle tilsvaret til første søkers krav om tvisteløsning innen to virkedager etter mottatt kopi av kravet. Tilsvaret må henvise til og identifisere det opprinnelige kravet om tvisteløsning.

Tilsvaret sendes til [ruteplan@banenor.no](mailto:ruteplan@banenor.no).

#### **4.5.5.4 Bane NORs behandling av kravet**

Bane NOR innkaller berørte søkere til et felles møte for gjennomgang av krav og eventuelle tilsvaret.


Basert på vurdering av kravet, eventuelle tilsvaret samt informasjon fra felles møte fatter Bane NOR sin beslutning på grunnlag av føringer gitt i lov, forskrift og Network Statement.

Bane NORs beslutning skal være skriftlig og begrunnet. Beslutningen meddeles klager og øvrige søkere som har vært involvert i prosessen innen ti virkedager etter at krav i henhold til kapittel 4.5.5 er mottatt.

Ellers gjelder forvaltningslovens regler om enkeltvedtak for Bane NORs saksbehandling i forbindelse med beslutninger om tildeling av infrastrukturkapasitet, så fremt ikke annet følger av jernbaneforskriften.

#### 4.5.5.5 Klage på Bane NORs beslutning – virkninger av slik klage

I henhold til jernbaneforskriften § 11-3 kan Bane NORs beslutninger om tildeling av infrastrukturkapasitet påklages til Statens jernbanetilsyn, SJT. Slik klage har ikke oppsettende virkning.

For mer informasjon om klageprosedyren, se kapittel 1.3.3 Klageprosedyre eller [SJT's nettside Klage på konkurransevilkår](#) .

### Kontakt Statens jernbanetilsyn

✉ E-post

[post@sjt.no](mailto:post@sjt.no)


📍 Adresse

Nettsted: [sjt.no](http://sjt.no) 

#### 4.5.6 Fastlagt ruteplan

Tildelt kapasitet kommer frem av fastlagt ruteplan som oversendes søkere og presenteres på Bane NORs hjemmeside.

Kapasiteten vises i form av:

- strekningskapasitet for tildelte ruteleier og tilgjengelig restkapasitet (grafisk rute)
- sporkapasitet, herunder lokasjon for tildelt kapasitet for hensetting av kjøretøy i driftspauser
- terminalkapasitet
- kapasitet reservert for arbeid i spor ([ARBIS](#) .

## 4.6 Overbelastet infrastruktur: definisjon, prioriteringskriterier og prosess

Jf. jernbaneforskriften kapittel 9.

#### **4.6.1 Definisjon av overbelastet infrastruktur**

Jf. jernbaneforskriften § 1-7 q. og § 9-3.

#### **4.6.2 Overbelastede strekninger (i Norge)**

Følgende strekninger og knutepunkter er erklært overbelastet:

##### **Oslo S**

mellom kl. 06.30 og 09.00 og mellom kl. 15.00 og 17.30 på virkedager (mandag–fredag).

##### **Oslo S–Lysaker**

hele døgnet på virkedager (mandag–fredag).

##### **Alnabru–Eidsvoll (Hovedbanen)–Trondheim–Bodø**

hele døgnet alle dager.

##### **Lillestrøm–Kongsvinger**

hele døgnet på virkedager (mandag–fredag).

##### **Sandbukta–Moss (inkludert Moss stasjon)**

mellom kl. 06.30 og 08.30 og mellom kl. 15.30 og 17.30 på virkedager (mandag–fredag).

##### **Råde–Lisleby**

mellom kl. 06.00 og 18.00 på virkedager (mandag–fredag).

##### **Hønefoss–Bergen**

alle dager, hele døgnet.

##### **Drammen–Stavanger**

alle dager, hele døgnet.

#### **4.6.3 Prioriteringskriterier (i tilfelle overbelastet infrastruktur)**

Det følger av jernbaneforskriften § 9-5 (1) at ved overbelastet infrastruktur skal følgende prioriteringskriterier benyttes:

1. tjenester som inngår i kontrakt med staten om offentlig tjenesteyting
2. nasjonal og internasjonal godstransport
3. bestemte typer trafikk på strekninger som nevnt i § 8-8 annet ledd.
4. persontransport for øvrig
5. vedlikeholdsarbeider.

Det følger av jernbaneforskriften § 9-5 (2) at hvis det er søkt om flere ruteleier enn det er kapasitet til, kan Bane NOR likevel tildele ruteleier etter en annen rekkefølge enn etter ovennevnte prioriteringskriterier hvis transporttjenesten har vesentlig større betydning for samfunnet enn andre tjenester som derved utelukkes.

Bane NOR benytter metode for samfunnsøkonomisk modell for verdsetting av infrastrukturkapasitet, beskrevet i [vedlegg 4.5.4](#), for å løse konflikter etter § 9-5 (2). Resultatet av den samfunnsøkonomiske analysen vil tillegges stor vekt i evalueringen av hvilket alternativ som blir gitt prioritet.

#### **Bane NOR benytter henholdsvis § 9-5 (1) og (2) i følgende tilfeller:**

På infrastruktur som allerede er erklært overbelastet vil Bane NOR

- benytte § 9-5 (1) når interessekonflikten gjelder togprodukter i ulike prioriteringskategorier
- benytte § 9-5 (2) når interessekonflikten gjelder togprodukter i samme prioriteringskategori.

På infrastruktur som ikke allerede er erklært overbelastet, men som vil bli erklært overbelastet som følge av at konflikt ikke ble løst under samordning, vil Bane NOR

- benytte § 9-5 (2) for å skape forutsigbarhet og likebehandling for alle parter siden strekningen ikke var erklært overbelastet ved prosessens oppstart.

#### **4.6.4 Prosess ved overbelastet infrastruktur**

Jf. jernbaneforskriften § 9-3.

Dersom det etter samordning av søknadene om ruteleier og etter samråd med søkerne ikke er mulig å imøtekomme alle søknader om infrastrukturkapasitet i tilstrekkelig omfang, skal Bane NOR umiddelbart erklære den berørte jernbaneinfrastrukturen som overbelastet. Det samme gjelder for jernbaneinfrastruktur der det kan forventes kapasitetsmangel i nær framtid.

Dersom den overbelastede jernbaneinfrastrukturen allerede har en kapasitetsforbedringsplan (se kapittel 4.6.6) under gjennomføring, skal Bane NOR oppdatere denne innen seks måneder etter at jernbaneinfrastrukturen er blitt erklært overbelastet.

Dersom den overbelastede jernbaneinfrastrukturen ikke har en kapasitetsforbedringsplan under gjennomføring, skal Bane NOR gjennomføre en kapasitetsanalyse (se kapittel 4.6.5) som skal ferdigstilles innen seks måneder etter at jernbaneinfrastrukturen er blitt erklært overbelastet. Deretter skal Bane NOR ha utarbeidet en kapasitetsforbedringsplan innen seks måneder etter at kapasitetsanalysen er ferdigstilt.

## 4.6.5 Kapasitetsanalyse

Jf. jernbaneforskriften § 9-6.

## 4.6.6 Kapasitetsforbedringsplan

Jf. jernbaneforskriften § 9-7.

Bane NOR vil som en del av arbeidet med kapasitetsforbedringsplanen invitere brukere av infrastrukturen til å komme med innspill. De som ønsker et eget møte med Bane NOR om saken vil få anledning til det. Egen informasjon om dette sendes ut når arbeidet med en kapasitetsforbedringsplan igangsettes.

## 4.7 Spesialtransporter og farlig gods

### 4.7.1 Spesialtransporter

Søker plikter å opplyse om transporten som ønskes fremført har en slik last at den må fremføres som spesialtransport, enten i ordinært tog eller som ekstrasog. Spesialtransporter er definert i [Ordliste](#).

#### 4.7.1.1 Frister for søknad om spesialtransporter

Lastens størrelse eller andre forhold kan få konsekvenser for infrastrukturkapasiteten på den aktuelle strekningen. Derfor skal spesialtransporter i størst mulig grad søkes om i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen og innen fristen for søknader om infrastrukturkapasitet i tidsplanen i kapittel 4.5.1.9.

Søknad om spesialtransport utenom den årlige kapasitetsfordelingsprosessen sendes til Spesialtransport.

### Kontakt Spesialtransport

✉ E-post

[spesialtransporter@banenor.no](mailto:spesialtransporter@banenor.no)

For godkjenning av slike søknader må det forventes lengre saksbehandlingstid enn fem virkedager. Når godkjenning om spesialtransport foreligger, skal infrastrukturkapasitet søkes i BEST-K. Godkjenningen skal vedlegges søknaden.

#### 4.7.1.2 Hjelpeverktøy for verifikasjon av om en spesialtransport er gjennomførbar

Dersom en søker ønsker at Bane NOR benytter et hjelpeverktøy for å verifisere at en spesialtransport er gjennomførbar, vil Bane NOR simulere transporten i et dataverktøy. Bruk av dette verktøyet er en tilleggstjeneste som er beskrevet i kapittel 5.4.3.1.

## **4.7.2 Farlig gods**

### **4.7.2.1 Farlig gods i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen**

I kapasitetsfordelingsprosessen legger Bane NOR til grunn at alle godstog fører farlig gods. Derfor skal jernbaneforetak som skal frakte farlig gods også følge tidsplanen i kapittel 4.5.1.9.

### **4.7.2.2 Farlig gods ved togframføring**

Jernbaneforetak som frakter farlig gods, skal forholde seg til Forskrift om landtransport av farlig gods. Jernbaneforetakene skal som et minimum oppgi hvor i toget farlig gods er plassert i vognrekkefølgen, vognnummer, UN-nummer og fareseddel. Jf. TJN kapittel 4.

## **4.8 Regler etter tildelt infrastrukturkapasitet**

### **4.8.1 Regler for søkers Rutemodifisering**

Når søker har behov for endring eller tilpasning av tildelt infrastrukturkapasitet, må dette inntil videre gjøres ved å innstille tildelt infrastrukturkapasitet og søke ny infrastrukturkapasitet.

Frister er beskrevet i kapitlene 4.2.9 og 4.5.3.

Det må betales reservasjonsavgift for innstilt infrastrukturkapasitet, se kapittel 5.6.4 Reservasjonsavgifter.

### **4.8.2 Regler for infrastrukturforvalters ruteendring**

Bane NOR sitt behov for å endre, erstatte eller trekke tilbake tildelt infrastrukturkapasitet vil kun være i forbindelse med behandling av TCR-er eller oppståtte hendelser. Jf. Kapittel 4.3.2.

Det er ingen frister for slike endringer. Når Bane NOR har behov for å endre, erstatte eller trekke tilbake allerede tildelte ruter, er det i dag ingen avgifter for slike ruteendringer. Jf. Kapittel 5.6.2 Avgifter for større ruteendringer.

### **4.8.3 Regler for ubrukt infrastrukturkapasitet**

Jf. jernbaneforskriften §§ 9-4 og 10-2.

Søker som ikke benytter tildelt kapasitet, belastes i henhold til kapittel 5.6.3 Avgifter for ubrukt kapasitet.

Når tildelt infrastrukturkapasitet benyttes mindre enn terskelverdien for ubrukt infrastrukturkapasitet, kan Bane NOR ta hensyn til dette ved senere kapasitetstildeling. Dette kan medføre en lavere prioritering, eller at søkeren kan bli nektet tildeling. Søkeren skal gis rett til å uttale seg.



Terskelverdien for ubrukt infrastrukturkapasitet er 80 % utnyttelsesgrad av hver rute i løpet av et tidsrom på én kalendermåned. Dette gjelder ikke ved ikke-økonomiske årsaker utenfor jernbaneforetakets kontroll.

Når tildelt rute, på overbelastet infrastruktur, benyttes mindre enn terskelverdien for ubrukt infrastrukturkapasitet, vil Bane NOR trekke tilbake tildelt rute med fem virkedagers varsel. Søker skal gis rett til å uttale seg.

Når tildelt rute, på infrastruktur som ikke er overbelastet, benyttes mindre enn terskelverdien for ubrukt infrastrukturkapasitet, vil Bane NOR foreta en konkret vurdering av relevante forhold som; utnyttelsesgraden, historisk utnyttelse og etterspørsel av restkapasitet på den aktuelle strekningen. Basert på vurderingen, kan Bane NOR trekke tilbake tildelt rute med fem virkedagers varsel. Søker skal gis rett til å uttale seg.

#### **4.8.3.1 Tilbakelevering av ruteleier fra jernbaneforetak til Bane NOR**

Når ruteleier tilbakeleveres til Bane NOR og refordes i løpet av en ruteplanperiode, for eksempel som følge av at et jernbaneforetak legges ned, vil Bane NOR kunngjøre når slike ruteleier blir tilgjengelig, og sette frist for å søke på infrastrukturkapasiteten.

Frigitt infrastrukturkapasitet søkes på som ad hoc-søknad. Bane NOR vil gjennomføre en prosess for tildelingen som innebærer at alle søkere som har interesse av å bruke infrastrukturkapasiteten får lik mulighet for å søke om denne. Følgende prinsipper og kriterier gjelder for slike tildelinger:

- søkers reelle behov for ruteleier, enten basert på inngåtte avtaler om transporttjenester, eller basert på søkers utsikt til å inngå slike avtaler. Dette kriteriet vektlegges 30 %.
- kort- og langsiktige konsekvenser av tildelingen, der det blant annet legges vekt på forutsigbarhet for brukerne av transporttjenester og et robust og stabilt togtilbud. Dette kriteriet vektlegges 30 %.
- en best mulig utnyttelse av infrastrukturen, herunder blant annet i hvilken grad tidligere tildelte ruteleier har blitt benyttet. Dette kriteriet vektlegges 20 %.
- miljøhensyn, herunder blant annet energieffektivt togmateriell. Dette kriteriet vektlegges 20%.

I tilfelle av søknadskonflikt, vil Bane NOR:

- Foreta en objektiv gjennomgang og vurderinger av opplysninger og dokumentasjon mottatt i tilknytning til de respektive søknadene, herunder hente inn dokumentasjon eller på annen måte søke å få verifisert udokumenterte opplysninger fremlagt av søkerne, særlig dersom opplysningene er av sentral betydning for beslutningen om fordeling.
- Utarbeide dokumentasjon under saksbehandlingen som redegjør for hvilke vurderinger som ligger til grunn for tildelingen.
- Gi en skriftlig begrunnelse til søkerne om Bane NORs beslutning om tildeling og hvor det kommer frem at tildeling er foretatt i henhold til de oppstilte prinsippene og kriteriene for tildeling, herunder hvilke vurderinger som ligger til grunn for tildelingen.

#### 4.8.4 Regler for rutekansellering

Jf. jernbaneforskriften § 6-7.

Rutekansellering er når søker har behov for å kansellere en tildelt rute. Dette gjelder både når ruten er tildelt i den årlige- og i den operative (ad hoc) kapasitetsfordelingsprosessen. Det er ingen frist for slik rutekansellering.



Når tildelt infrastrukturkapasitet kanselleres eller ikke benyttes, ilegges reservasjonsavgifter etter kapittel 5.6.4.

### 4.9 Kundefokusert kapasitetsfordeling (Timetabling Redesign, TTR)

#### 4.9.1 Mål for Kundefokusert kapasitetsfordeling (TTR)

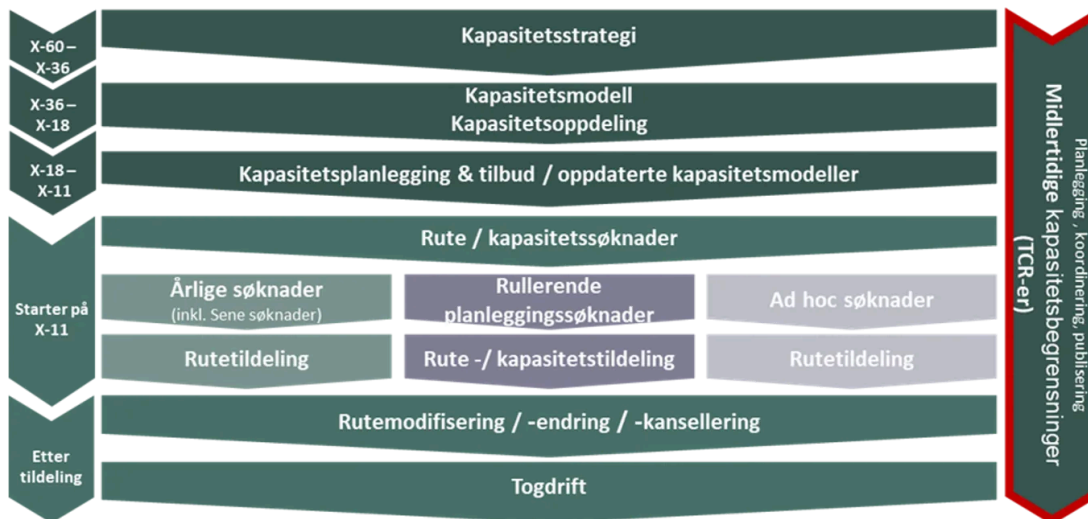
RNE og FTE, støttet av ERFA, jobber med et prosjekt kalt TTR hvor ambisjonen er å harmonisere kapasitetsfordelingsprosessene i Europa. Bane NOR deltar aktivt i prosjektet og kaller dette kundefokusert kapasitetsfordeling.

Målet med TTR er å tilrettelegge for en optimal utnyttelse av jernbaneinfrastrukturen og styrke kapasitetsfordelingsprosessens evne til å møte markedets behov for forutsigbarhet og tilgjengelig kapasitet for transport av personer og gods.

Detaljert informasjon om TTR-prosjektet er tilgjengelig på [RNEs nettside](#)  og [FTEs nettside](#) .

#### 4.9.2 Elementer i kundefokusert kapasitetsfordeling (TTR)

Kundefokusert kapasitetsfordeling (TTR) er bygget på følgende elementer:



Figur 4: Nøkkelelementer i kundefokusert kapasitetsfordelingsprosess (TTR)

De viktigste elementene er beskrevet i nærmere detalj nedenfor:

- **Kapasitetsstrategi (X-60 til X-36 måneder):** Kapasitetsstrategien er det første trinnet i den kommende kapasitetsfordelingsprosessen.
  - Hovedmålet med kapasitetsstrategien er å gi en innledende oversikt over fremtidig tilgjengelig infrastrukturkapasitet, midlertidige kapasitetsbegrensninger i infrastrukturen, fremtidig forventet kapasitetsbehov, trafikkplanleggingsprinsipper og fremtidig trafikkflyt. Bane NOR vil involvere infrastrukturforvaltere i naboland, søkerne og de største driverne av serviceanlegg for innspill til fremtidige kapasitetsbehov.
- Bane NOR vil involvere infrastrukturforvaltere i naboland og søkerne for innspill til fremtidige kapasitetsbehov. Arbeidet med kapasitetsstrategi skal resultere i et strategidokument som publiseres og som vil bli brukt som grunnlag for utarbeidelse av kapasitetsmodell.
- **Kapasitetsmodell (X-36 til X-18 måneder) med kapasitetsoppdeling:** Kapasitetsmodellen gir en mer detaljert beskrivelse av behovsprognosen og fordelingen av kapasitet i den årlige planleggingen, rullerende planlegging, midlertidige kapasitetsbegrensninger samt restkapasitet (der dette er tilgjengelig). Søkerne har mulighet til å gi innspill til kapasitetsmodellen ved å melde inn kapasitetsbehovene sine, og de kan komme med tilbakemeldinger om den foreslåtte kapasitetsoppdelingen.
- **Internasjonal harmonisering av midlertidige kapasitetsbegrensninger:** Midlertidige kapasitetsbegrensninger er vedlikehold, fornyelse eller bygging av infrastruktur, eller andre bruksbegrensninger som påvirker den tilgjengelige kapasiteten på en strekning.

#### 4.9.3 Implementering

TTR skal etter planen implementeres når endringene er i samsvar med gjeldende regelverk. Bane NORs plan er å implementere delprosessene i TTR i den rekkefølgen de gjennomføres. I R25, har Bane NOR derfor implementert kapasitetsstrategi som den

første delprosessen i den kommende kapasitetsfordelingsprosessen. Implementeringen av de øvrige delprosessene vil først skje når nasjonalt regelverk tillater det.

### Kontakt Bane NOR

✉ E-post

[ruteplan@banenor.no](mailto:ruteplan@banenor.no)

### Les mer om kundefokusert kapasitetsfordeling

[banenor.no](https://banenor.no) 

#### 4.9.3.1 Kapasitetsstrategi

Ved oppstart av R25, skal Bane NOR ha publisert kapasitetsstrategien for R28.

Denne kapasitetsstrategien vil omfatte hele det norske jernbanenettet.

Tidslinje for utarbeidelsen av kapasitetsstrategien for R28:

- X-60 – X-54 (Desember 2022–Juni 2023) – Bane NOR innhenter nødvendig inndata og utarbeider et utkast til kapasitetsstrategi for R28.
- X-54–X-36 (Juni 2023–Desember 2024) – Bane NOR involverer Trafikverket og søkerne før harmonisering med Trafikverket og publisering på banenor.no.

Når Bane NOR kontakter de som skal involveres, vil disse få informasjon om hvor og hvordan de skal levere sine innspill.

### Kontakt Bane NOR


✉ E-post

[ruteplan@banenor.no](mailto:ruteplan@banenor.no)

### Les mer om kundefokusert kapasitetsfordeling

[banenor.no](https://banenor.no) 

## 4.10 Prinsipper for kapasitetsfordeling i godskorridorene

Prinsipper for kapasitetsfordeling i godskorridorene (Rail Freight Corridors/RFC) tilsluttet OneStopShop (C-OSS) er beskrevet på [RNEs nettsider](#) . Følg denne lenken for å komme direkte til beskrivelsen.

# 5 Tjenester og priser

## 5.1 Innledning

Denne delen gir en oversikt over tjenestene Bane NOR tilbyr sine kunder, samt prisene for disse tjenestene, i henhold til jernbaneforskriftens kapittel 4 og 6. Tjenestene er inndelt i følgende kategorier:

- den minste pakken med tjenester
- tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse
- tilleggstjenester
- ekstratjenester.

Informasjonen er strukturert i tråd med oversikten i jernbaneforskriften, med unntak av tjenester i serviceanlegg, som behandles i del 7 av Network Statement.

Jernbaneforetakenes bruk av tjenester reguleres av Bane NORS til enhver tid gjeldende standardvilkår. Disse standardvilkårene kommer frem av [AST, vedlegg 1: Standardvilkår](#).

## 5.2 Prisprinsipper

Jf. jernbaneforskriften kapittel 6 og forskrift 7. august 2021 nr. 2361 om gjennomføring av forordning (EU) 2015/909 om metode og nærmere regler for beregning av kostnader som oppstår som en direkte følge av den enkelte tjenesten (forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2015/909).

### 5.2.1 Innledning

Bane NOR priser sine tjenester med grunnlag i jernbaneforskriften kapittel 6 og forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2015/909.

### 5.2.2 Den minste pakken med tjenester

Bane NOR priser den minste pakken med tjenester med grunnlag i:

- a. avgifter basert på direkte kostnader, jf. jernbaneforskriften 6-2 (1) og forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2015/909
- b. påslag på infrastrukturavgifter, jf. jernbaneforskriften § 6-3
- c. rabatter, jf. jernbaneforskriften § 6-4.

Bane NOR fastsetter med hjemmel i jernbaneforskriften § 6-1 (1) alle ovenstående prislelementer.

Tilgang fra og til Bane NORs hovedspor, og til og fra serviceanlegg, er marginalkostnadspriset på samme måte som den minste pakken med tjenester. Dette gjelder uavhengig av hvem som driver serviceanlegget.

I tillegg har Bane NOR følgende ordninger som knytter seg til den minste pakken med tjenester:

- a. ytelsesordning etter jernbaneforskriften § 6-6
- b. reservasjonsavgifter etter jernbaneforskriften § 6-7.

### **5.2.3 Tilgang til tjenester i serviceanlegg og tjenester i disse**

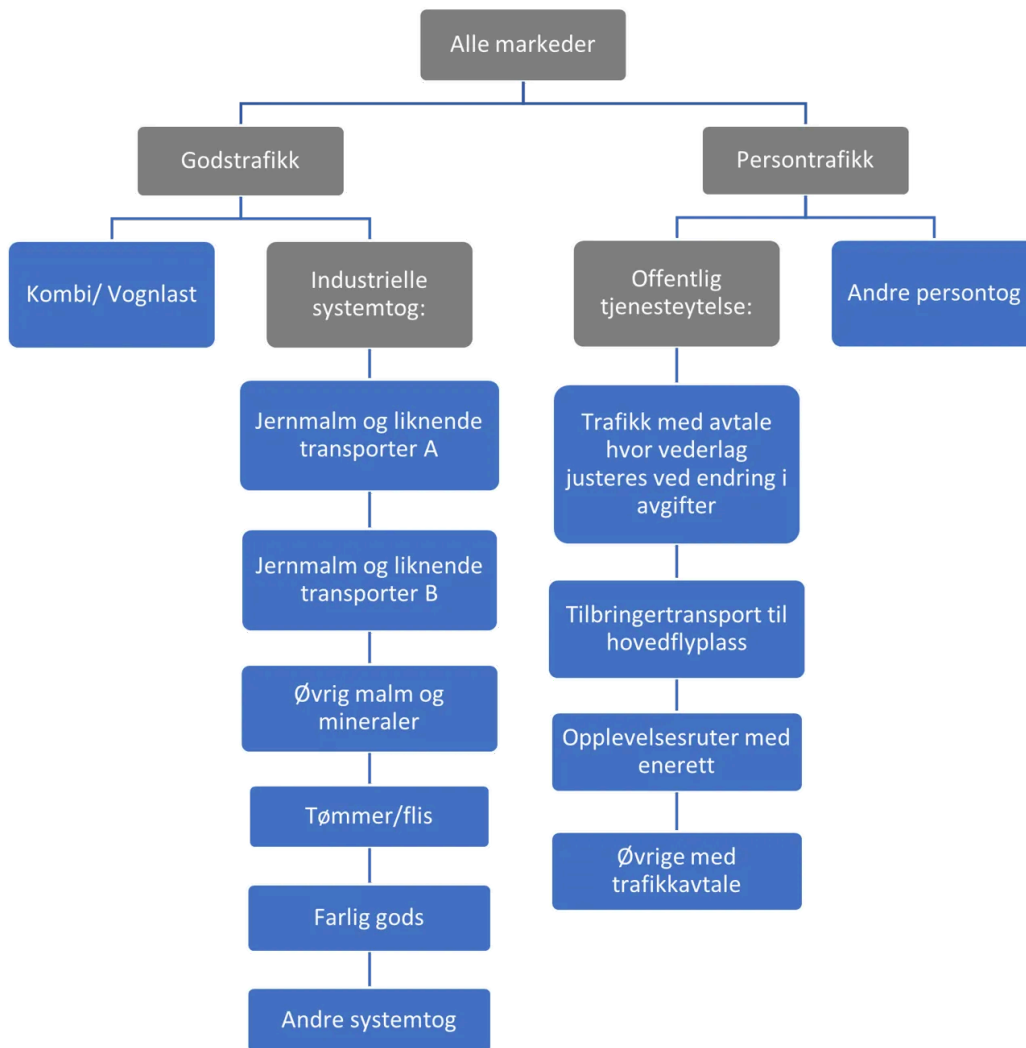
Tilgang til tjenester i serviceanlegg og tjenester i disse er priset med grunnlag i jernbaneforskriften § 6-9 (3). Se del 7 Serviceanlegg for mer informasjon.

### **5.2.4 Tilleggstjenester og ekstratjenester**

Tilleggstjenester og ekstratjenester er priset med grunnlag i jernbaneforskriften § 6-9 (4), jf. kapittel 5.4 og 5.5.

### **5.2.5 Liste over markedssegmenter**

En liste over markedssegmenter skal fremgå av netterklæringen og revideres minst hvert femte år, i henhold til jernbaneforskriften § 6-3 (4). Inndelingen i markedssegmenter er vist i figuren og listene under.



Figur 1: Markedssegmenter

### Markedssegmenter innen godstrafikk

- kombi- og vognlasttog
- jernmalm og liknende transporter A
- jernmalm og liknende transporter B
- øvrig malm og mineraler
- tømmer/flis
- farlig gods
- andre systemtog.



## Markedssegmenter innen persontog

- trafikk med avtale hvor vederlag justeres ved endring i avgifter
- tilbringertransport til hovedflyplass
- opplevelsesruter med enerett
- øvrige persontog med trafikkavtale
- andre persontog.

Her følger en beskrivelse av hvordan inndelingen i segmenter er foretatt og hvordan det avgjøres hvilket segment en transport tilhører.

Inndelingen i markedssegmenter skal oppfylle kravene som følger av EU-direktiv 2012/34 og Jernbaneforskriften. Særlig forskriftens § 6–3 (3) er relevant her, der heter det at:

«Før påslag på infrastrukturavgifter fastsettes, skal infrastrukturforvalter analysere hvilke markedssegmenter de er relevante for. Denne analysen må minst omfatte godstransport, persontransport som er omfattet av en offentlig tjenesteytelse og annen persontransport, men markedssegmentene kan deles opp ytterligere ut fra hvilke varer eller passasjerer som transporteres.»

Fortalen til EU-direktiv 2012/34 åpner dessuten for å ta hensyn til om det er betydelige forskjeller i kostnadsstruktur, markedspriser og kvalitet. For å ivareta regelverkets krav til ikke-diskriminering og ivaretagelse av jernbanesegmentenes konkurranseevne, mener Bane NOR det er relevant også å ta med i betraktningen om det er betydelige forskjeller i hvordan transportene vil kunne håndtere og tilpasse seg påslag. Det vil si at det bør være sammenlignbare nivåer på priselastisitet innen et segment. Forhold som typer av varer og passasjerer, kostnadsstruktur, markedspriser og kvalitet har nær sammenheng med priselastisiteten. En markedssegmentering basert på de nevnte forholdene vil derfor også i stor grad gruppere transporter med sammenlignbar priselastisitet.

Oppsummert inndeler Bane NOR markedssegmenter etter følgende kriterier: Det skal skilles mellom godstransport, persontransport som er omfattet av en offentlig tjenesteytelse og annen persontransport. Bane NOR foretar en ytterligere inndeling basert på hvilke typer varer eller passasjerer som transporteres. Sammenlignbare transporter grupperes sammen dersom det ikke er betydelige forskjeller i kostnadsstruktur, markedspriser og kvalitet, og dersom det ikke er betydelige forskjeller i priselastisitet (hvordan etterspørselen etter jernbanetransporten vil reagere på en endring i transportpris.) Etter at inndeling etter disse prinsippene er gjennomført, anses det ikke som hensiktsmessig med en ytterligere inndeling. Det ville ikke ha noen praktisk betydning, og det kunne medføre at avgiftssystemet ble unødvendig komplekst og ressurskrevende for alle parter å følge opp.

De tre hovedkategoriene det skal skilles mellom etter regelverket, vil med dagens trafikk på det norske jernbanenettet ha følgende innhold:

- **Godstransport:** Alle typer av godstransport.
- **Persontransport som er omfattet av en offentlig tjenesteytelse:** Det er ulike typer av trafikkavtaler mellom persontogselskaper og staten (Jernbanedirektoratet). Felles for avtalene er at det stilles krav til antall togavganger i en tidsperiode. Det kan være forskjeller med hensyn til om avtalen kun gir operatøren visse rettigheter eller om det også er offentlig kjøp med vederlag til operatøren. Bane NOR tolker det slik at all persontogtrafikk som kjører på avtaler hvor staten stiller krav til antall avganger, mot visse rettigheter for operatøren, hører til under persontransport som er omfattet av en offentlig tjenesteytelse.
- **Annen persontransport:** Persontog uten trafikkavtale av den typen som nevnt i forrige punkt.

Det er nokså ulike transporttjenester innenfor noen av disse hovedkategoriene. Det er derfor gjort ytterligere inndelinger i tråd med ovennevnte kriterier.

Bane NORs tilnærming har vært å starte med en kartlegging av alle typer transporter på det norske jernbanenettet, jf. Oslo Economics' rapport fra 2022 om segmenter på norsk jernbane. Rapporten inneholder en systematisk gjennomgang av alle passasjer- og varetransporter på jernbanen og deres konkurranseflater, samt analyse av aktører, verdikjeder, organisering og markedsforhold. Dette gir et godt grunnlag for å samle sammenlignbare transporter i samme segment slik det er beskrevet ovenfor.

### **Godstransport**

Flere typer varer inkludert fisk og andre dagligvarer, byggevarer, landbruksprodukter mv. kan grupperes sammen fordi de er egnet for kombi-/vognlasttog. Det er derfor hensiktsmessig å skille mellom kombi-/vognlasttog og industrielle systemtog. En viktig egenskap ved kombitogene er at de kan bruke standardiserte lastbærere og ofte fraktes med lastebil til og fra en jernbaneterminal, evt. med skip. At godset egner seg for frakt med flere transportmidler gjør også at jernbanetransporten er mer konkurranseutsatt. Dette, sammen med små økonomiske marginer for operatørene, gjør at transportene er sammenlignbare med hensyn til tilpasning av etterspørselen ved endringer i transportprisen (priselastisitet).

Systemtog er derimot tilpasset varetypenes spesielle behov, og frakter én type vare på et tog. Behovene kan være knyttet til volum, vekt og annet som krever tilpassede lastbærere. Derfor er fleksibiliteten som regel mindre når det gjelder å bytte til andre transportmidler. Innenfor godstransport med systemtog er det ulike kvaliteter, kostnadsstrukturer og markedspriser som gjør det hensiktsmessig å skille mellom varetypene i markedssegmenteringen, som beskrevet i det følgende.

Varetyper som malm og mineraler består blant annet av jernmalm og liknende fra gruvevirksomheter. Blant disse er det varetyper av ulik kvalitet med svært forskjellige markedspriser. Ser vi på markedspris for varene per tog blir forskjellene enda tydeligere, både på grunn av markedspris per tonn og hvor mange tonn som kan fraktes per tog. Volumene per tog har dessuten betydning for kostnadsstruktur og konkurranseflaten mot veitrafikk. Ifølge regelverket kan sammenlignbare transportertypers plasseres i samme segment med mindre det er betydelige forskjeller i kostnadsstruktur, markedspriser og kvalitet. Siden det er slike forskjeller innenfor jernmalm og liknende transportertypers, vil vi inndeles denne gruppen transportertypers i to segmenter. Vektklasser for lastede tog er en indikator for hvilket segment en transportertypers hører til. Se også avsnitt nedenfor om innplassering i segmenter.

Øvrig malm og mineraler skiller seg fra jernmalm og liknende transportertypers når det gjelder markedsforhold som priser og virkning av endring i transportpris (priselastisitet).

For farlig gods som transporteres med jernbane kan transportmiddelvalget være begrunnet i særskilte sikkerhetshensyn. På grunn av dette spesielle kvalitetshensynet er farlig gods et eget segment.

Tømmer og flis/massevirke er varetyper med lav verdi og høy vekt, og som krever en bestemt type infrastruktur i form av tømmervogner, tømmerterminaler og tømmerbiler. Dette gjør at transportene er sammenlignbare innad i segmentet og forskjellig fra andre segmenter med hensyn til varetype, kostnadsstruktur, markedspriser og priselastisitet.

Transport med systemtog utover det som allerede er nevnt er gruppert i segmentet andre systemtog.

### **Persontransport omfattet av en offentlig tjenesteytelse**

Persontransport som er omfattet av offentlig tjenesteytelse er først undersøkt på et finmasket nivå og deretter er sammenlignbare transportertypers gruppert sammen i segmenter. Trafikk med avtale hvor vederlag justeres ved endring i avgifter er samlet i ett segment. Dette består av både lokal- og regiontog samt langdistansetog, men de har et avgjørende fellestrekk når det gjelder virkning av påslag. På grunn av at vederlag justeres, vil det ikke bli endring i tilpasning som følge av påslag. Dette taler for at transportene for det første ikke trenger å inndeles i ulike segmenter da det ikke har noen praktisk betydning, og for det andre kan de ikke plasseres i segmenter sammen med transportertypers som ikke har justering av vederlag, da en slik segmentering ville kunne resultere i påslag som har konkurransevidende virkning.

Når det gjelder persontrafikk som har trafikkavtale med visse forpliktelser og rettigheter, men uten vederlag fra staten, er det grunner til ikke å gruppere alle i ett segment. Tilbringer til hovedflyplass er forskjellig både fra øvrige med trafikkavtale og fra andre tog som stopper på Oslo Lufthavn. Til forskjell fra andre tog som stopper på

Oslo Lufthavn har tilbringertjenesten ikke vederlag fra staten, slik at billettinntektene er viktig for å finansiere driften. Andre kjennetegn ved segmentet er at det kjøres tog med noen særrettigheter på infrastrukturen og adgang til ikke å åpne for avstigning før Oslo lufthavn og påstigning etter avgang fra Oslo lufthavn. Dette sammen med andre faktorer gjør at togproduktet har bedre punktlighet og tilgang på sitteplasser enn andre tog som kjører samme strekning. Togtilbudet retter seg mot reisende som har høyere betalingsvilje for disse kvalitetene.

Også opplevelsesruter med enerett har trafikkavtale med forpliktelser og rettigheter, uten vederlag. Type av passasjerer og selve togproduktet skiller seg fra de øvrige fordi turister er målgruppen og togturen i seg selv er attraksjonen.

Oppsummert har Bane NOR inndelt persontransportene som er omfattet av offentlig tjenesteytelse i fire segmenter som det framgår av listen ovenfor.

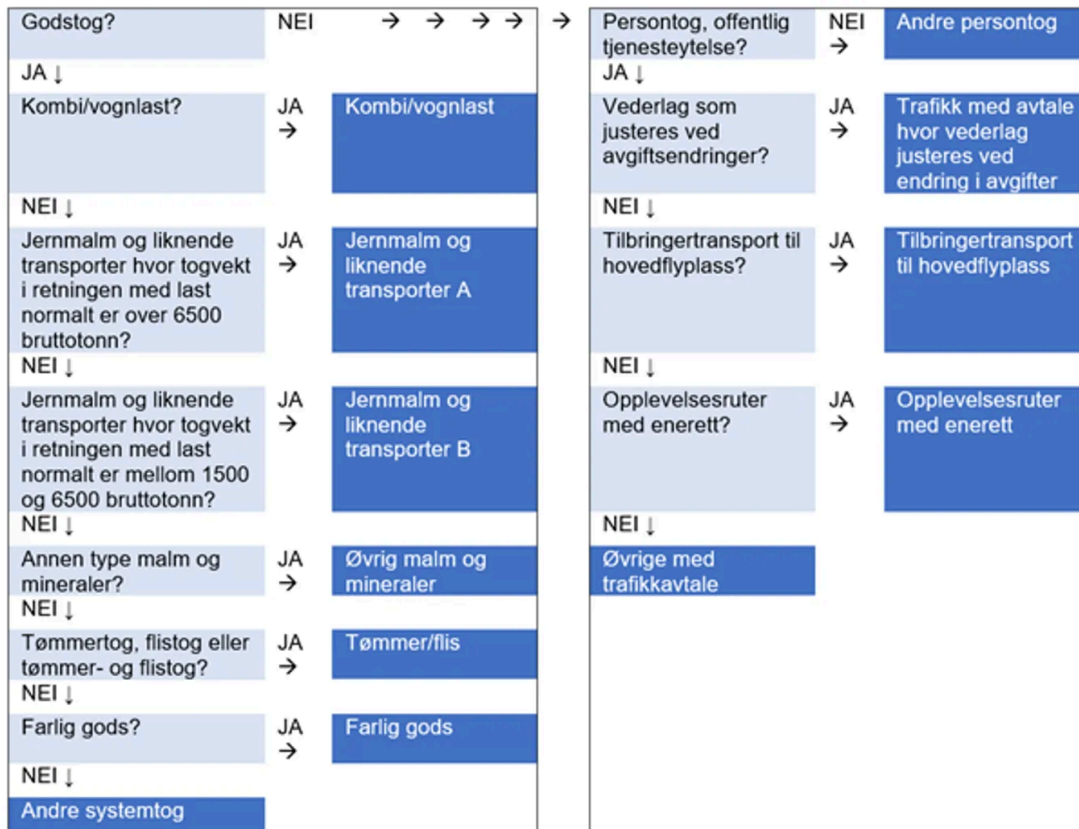
### **Annen persontransport**

Den siste hovedkategorien fra regelverkets minimumskrav til inndeling er annen persontransport. Her inngår turismebasert trafikk uten enerett samt annen kommersiell persontrafikk, blant annet til/fra Sverige. Innen segmentet er det likheter med hensyn til rammebetingelsene. Bane NOR har ikke funnet grunn til å dele inn annen persontransport ytterligere per nå.

### **Tilordning av transportertil markedssegmenter**

For å tilordne et togprodukt til relevant segment, kan man gå gjennom punktene under. Eventuelle nye typer transportertil eller transportertil som per i dag er inaktive skal plasseres i det segmentet som har størst likhet med den nye transportertil.

1. **Godstog?** Hvis NEI, gå til punkt 8. Hvis JA, fortsett til punkt 2.
2. **Kombi/vognlasttog?** Hvis JA er segmentet «Kombi/vognlast». Hvis NEI, fortsett til punkt 3.
3. **Jernmalm og liknende transporters hvor togvekt i retningen med last normalt er over 6500 bruttotonn?** Hvis JA er segmentet «Jernmalm og liknende transport A». Hvis NEI, fortsett til punkt 4.
4. **Jernmalm og liknende transporters hvor togvekt i retningen med last normalt er mellom 1500 og 6500 bruttotonn?** Hvis JA er segmentet «Jernmalm og liknende transport B». Hvis NEI, fortsett til punkt 5.
5. **Annen type malm og mineraler?** Hvis JA er segmentet «Øvrig malm og mineraler». Hvis NEI, fortsett til punkt 6.
6. **Tømmertog, flistog eller tømmer- og flistog?** Hvis JA er segmentet «Tømmer/flis». Hvis NEI, fortsett til punkt 7.
7. **Farlig gods?** Hvis JA er segmentet «Farlig gods». Hvis NEI er segmentet «Andre systemtog».
8. **Persontog som er omfattet av en offentlig tjenesteytelse?** Hvis NEI er segmentet «Andre persontog». Hvis JA, fortsett til punkt 9.
9. **Vederlag som justeres ved avgiftsendringer?** Hvis JA er segmentet «Trafikk med avtale hvor vederlaget justeres ved avgiftsendringer». Hvis NEI, fortsett til punkt 10.
10. **Tilbringertransport til hovedflyplass?** Hvis JA er segmentet «Tilbringer til hovedflyplass». Hvis NEI, fortsett til punkt 11.
11. **Opplevelsesruter med enerett?** Hvis JA er segmentet «Opplevelsesruter med enerett». Hvis NEI er segmentet «Øvrige med trafikkavtale».



Figur 2: Tilordning av transportere til markedssegmenter

## 5.3 Den minste pakken med tjenester og priser

### 5.3.1 Innhold i den minste pakken med tjenester

Jf. jernbaneforskriften § 4-1.

Jernbaneforetak får tilgang til den minste pakken med tjenester ved å inngå AST med Bane NOR.

Den minste pakken med tjenester omfatter følgende:

- behandling av søknader om infrastrukturkapasitet
- retten til å bruke kapasitet som tildeles
- bruk av jernbaneinfrastruktur, herunder sporveksler og sporkryss
- trafikkstyring, herunder signalgiving, regulering, ekspedering samt kommunikasjon og framskaffelse av informasjon om togtrafikk
- bruk av strømforsyningsutstyr for kjørestrom, der dette er tilgjengelig
- alle andre opplysninger som er nødvendige for iverksetting eller drift av tjenesten det er tildelt kapasitet for. Dette inkluderer elektroniske kunngjøringer, grafiske ruter, og trafikkregler som Bane NOR utgir. Dette gjelder imidlertid kun for de strekninger som det aktuelle jernbaneforetak har tillatelse til å trafikkere.

#### Trafikkstyring – GSM-R-utrustning til kjøretøy

Trafikkstyring, som nevnt i bokstav d, inkluderer også datakommunikasjon for ERTMS ombordutstyr og kommunikasjon via fastmontert GSM-R-telefon mellom tog (fører)



og trafikkstyringsentral/trafikkstyrer på stasjon på ikke-fjernstyrte strekninger.


Jernbaneforetakene er ansvarlige for å skaffe GSM-R-utstyr og sørge for at det installeres korrekt i kjøretøyene. GSM-R-utrustningen må følge retningslinjene gitt i [vedlegg 2.3.12 Kommunikasjonssystemer](#). For lokførers terminal stilles det krav i henhold til UIC EIRENE om 8W cabradio med utvendig antenne og ekstern strømforsyning.

Enhver annen bruk av GSM-R-telefon regnes som en ekstratjeneste. Kostnader knyttet til trafikkstyring eller bemanning av stasjoner på strekninger uten linjeblokk i forbindelse med kjøring av ordinære tog eller ekstratog, dekkes av den minste pakken med tjenester.

### Kontakt OPM Brukerstøtte

 Telefon

[+47 73410110](tel:+4773410110)

 E-post

[opm.brukerstotte@banenor.no](mailto:opm.brukerstotte@banenor.no)

### Strømforsyning

Der strømforsyning er tilgjengelig, får jernbaneforetak rett til å bruke dette utstyret ved å inngå AST med Bane NOR. For mer informasjon om hvilke deler av jernbanenettet som har kontaktledningsanlegg, se [vedlegg 2.3.9 Elektrifiserte linjer](#).

Når det gjelder bruk av strømforsyningsutstyr etter bokstav e) (her adgang til kontaktledningsanlegget ved strømvaktaker) får jernbaneforetak rett til å benytte dette der slikt finnes ved å inngå AST med Bane NOR. Informasjon om hvilke deler av jernbanenettet som har kontaktledningsanlegg, se [vedlegg 2.3.9 Elektrifiserte linjer](#).

### Bane NORs elektroniske distribusjonssystem

Jernbaneforetakene er også ansvarlige for å knytte seg til Bane NORs distribusjonssystem for kunngjøringer (FIDO) og skaffe utstyr som kan motta kunngjøringer fra Bane NOR, som for eksempel PC eller nettbrett. Dette utstyret skal kunne motta kunngjøringer både før avgang fra utgangsstasjonen og underveis, såfremt det er mulig å motta signaler fra internett eller mobilnett.

For mer informasjon, se [Trafikkregler for jernbanenettet \(TJN\) kapittel 1 og 2](#). 

## Kontakt FIDO


✉ E-post

[fido@banenor.no](mailto:fido@banenor.no)

### Tilgang til tilstandsovervåkingsystemene for rullende materiell

Systemet er tilgjengelig via et WEB-grensesnitt for FleetONE.

## FleetONE

Logg inn 

## Kontakt Bane NOR OSS

✉ E-post

[oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

### 5.3.2. Metode for beregning av pris for den minste pakken med tjenester

Jf. jernbaneforskriften kapittel 6 og forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2015/909.

#### 5.3.2.1. Avgifter basert på direkte kostnader - grunnpris

Pris for tilgang til den minste pakken med tjenester (jf. jernbaneforskriften §§ 4-1 og 6-2) og tilgang til serviceanlegg skal fastsettes til kostnaden som oppstår «som en direkte følge av den enkelte tog-tjenesten», jf. Jernbaneforskriften § 6-2 (1). Med grunnlag i EU-forordning 2015/909 har Bane NOR lagt til grunn at begrepet «direkte følge» kan erstattes av et marginalkostnadsprinsipp ut fra en økonometrisk analyse. Videre benytter jernbaneforskriften et «skal-begrep», og dette forstås som en minimumsbetaling, dersom unntakene i forskriften ikke kommer til anvendelse.

Bane NOR har gjennomført en økonometrisk analyse basert på kostnader knyttet til korrektivt og forebyggende vedlikehold av infrastrukturen og trafikkbelastning. Metoden går ut på å finne hvordan kostnadene varierer med varierende trafikkvolum basert på matematikk og statistiske metoder. Både kostnader og trafikkbelastning er målt pr. banestrekning for årene 2017-2021. Modellen er på logaritmisk form (dobbellog) og trafikkbelastningen måles ut fra antall togkilometer. Dette innebærer at vi beregner kostnadselastisiteten – hvor mange prosent øker kostnadene med ved én prosent endring i trafikkvolumet.



Det er indirekte tatt hensyn til at banene har ulik teknisk utforming i form av antall sporveksler, tunneler og hastigheter mv., ved at det differensieres mellom regioner. Estimeringen av kostnadselastisitetene er gjennomført med minste kvadraters metode; ofte forkortet som OLS i litteraturen. Marginalkostnadene finner man ved å multiplisere kostnadselastisiteten med gjennomsnittskostnaden.

### Regioninndeling

Marginalkostnadene er ikke en konstant størrelse over hele nettet, noe marginalkostnadsberegningene bekrefter. Ved å dele banestrekningene inn i regioner, kan man både hensynte at det er ulike kostnadsnivåer og man får indirekte justert for at det er forskjeller i de tekniske variablene uten å ta med disse direkte i modellen.

Tabell 1: Inndeling av banene i Norge

Region	Banestrekning
Osloområdet	Alnabanen Askerbanen Drammenbanen Gardermobanen Hovedbanen Follobanen
Ofotbanen	Ofotbanen
Resten	Øvrige banestrekninger

### Differensiering av prisen basert på aksellast

Fra 2025 vil det være en differensiering av grunnprisen utfra aksellast. Beregningene er dokumentert i vedlegget om direkte kostnader, datert 1 september 2023, og de danner grunnlag for prissatsene i kapittel 5.3.3; [se vedlegg 5.3.2.1 Grunnpris](#).

### 5.3.2.2 Kapasitetsavgift

Jernbaneforskriften § 6-2 (2) gir grunnlag for et tillegg i prisen slik at den gjenspeiler kapasitetsmangelen i en identifiserbar del av jernbanenettet. I 2025 vil ikke Bane NOR kreve inn noen kapasitetsavgift.

### 5.3.2.3 Påslag på infrastrukturavgifter

Utover grunnprisen har infrastrukturforvalter etter jernbaneforskriften § 6-3 anledning til å dekke mer av sine kostnader gjennom påslag hvis markedet tåler det. Høringsvedlegget om påslag beskriver de metodene som ble brukt for å beregne påslag.

Det er foretatt en gjennomgang av markedssegmentering og analyse av segmentenes tåleevne. Se kapittel 5.2.5 for en oversikt over markedssegmentene. Følgende segmenter er vurdert som aktuelle for påslag:

- persontrafikk med trafikkavtale (PSO, public service obligation) hvor det er mulig å få avgiftsøkninger dekket
- jernmalm og lignende transport A
- jernmalm og lignende transport B
- øvrig malm og mineraler
- tilbringertransport til hovedflyplass.

Fordeling av påslag på segmenter gjøres utfra prinsippet om minst mulig påvirkning av tilpasninger. Dvs. at segmenter med lav priselastisitet og god økonomisk robusthet skal betale forholdsvis mer enn segmenter med høyere priselastisitet eller mindre robusthet (Ramsey-prinsipp). Siden PSO-segmentet kan velte avgiftsendringer over på staten, er det valgt å sette påslag i dette segmentet slik at andel av totalt påslag er lik andel av togkilometer (trafikk i årene 2019, 2021 og 2022 ligger til grunn). Øvrige påslag er fordelt på de øvrige påslagssegmentene ved hjelp av Ramsey-prinsippet. Satser per togkilometer er funnet ved å dele segmentets påslag totalt på antall togkilometer i segmentet.

De nye påslagene er en videreutvikling av prismodellen for ruteplan 2024.

**Merk:**

Det opplyses at SJT har sendt varsel om vedtak til Bane NOR om påslag for 2024 og 2025, og at det kan komme endringer i påslag for 2025 som følge av et eventuelt endelig vedtak fra SJT i saken.

**5.3.2.4 Rabatter**

Bane NOR vil, ut fra prinsippene om konkurransenøytralitet i hvert enkelt tilfelle, avtale mulige rabatter etter jernbaneforskriften § 6-4 for å fremme nye tjenester. Avtalene vil spesifisere tidsrom og omfanget av rabatten.

Forskriftens § 6-4 gir også anledning til å gi en tidsavgrenset rabatt for å stimulere trafikken på vesentlig underutnyttede strekninger. Forskriften presiserer at det ikke holder å være underutnyttet, men i vesentlig grad underutnyttet. Med vesentlig forstås at strekningskapasiteten er under 50 % over døgnet. Det har vært en økning i trafikken de senere årene, og det er ikke lenger noen strekninger som oppfyller kravet for å defineres som vesentlig underutnyttet.

Bane NOR har gitt godstrafikken incitament til økt bruk av nedenstående strekninger/strekningsavsnitt ved å yte en rabatt på sporavgifter knyttet til den minste pakken på aktuelle strekninger/strekningsavsnitt. For å sikre at rabatten gir den rette stimulansen i markedet, mente Bane NOR at den måtte være betydelig og gjelde for en såpass lang periode at den skulle gi forutsigbarhet. Nivået på rabatten ble fastsatt ut fra Bane NORs kunnskap om markedet og kontakt med aktørene. Rabatten ble i

2017 fastsatt til 75 % rabatt og var meldt å skulle gjelde til og med 2025 på følgende strekninger som tilfredsstilte ovennevnte definisjon på vesentlig underutnyttet:

- Alle ikke-elektrifiserte strekninger:
  - Kongsvinger–Elverum
  - Hamar–Elverum–Røros–Støren
  - Dombås–Åndalsnes
  - Trondheim–Hell–Storlien/Bodø
- Sørlandsbanen på delstrekningen Kongsberg–Kristiansand–Orstad (Ganddal)
- Dovrebanen på delstrekningene Eidsvoll–Dombås–Åndalsnes/Heimdal/Brattøra
- Delstrekningene Roa–Hønefoss og Hønefoss–Hokksund

Siden strekningene ikke lenger er vesentlig underutnyttede ønsker Bane NOR å ha en gradvis utfasing av rabatten fra og med 2024, som vist i følgende tabell:

**Tabell 2: Utfasing av rabatten**

	2023	2024	2025	2026	2027	2028
<b>Sats</b>	75 %	60 %	45 %	30 %	15 %	0 %

### 5.3.2.5 Følgende former for kjøring er fritatt for infrastrukturavgifter

Følgende former for kjøring er fritatt for infrastrukturavgifter:

- kjøring av redningstog, brannvisitasjonstog, hjelpetog, arbeidstog og øvrige tog som benyttes til kontroll eller vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen, samt tog som har til formål å transportere materiell eller materialer som skal benyttes i forbindelse med arbeider på eller ved infrastrukturforvalters egen infrastruktur
- nødvendig kjøring for «innkjøring» av ny infrastruktur, prøvekjøring for typegodkjennelse av nytt materiell, samt nødvendig kjøring knyttet til kjentmannskjøring på ny infrastruktur
- kjøring med museumstog i museenes egen regi. Det forutsettes at kjøringen ikke er til ulempe for annen trafikk. Dersom museumstoget er chartret av tredje person, betales det avgift som andre tog
- skifting av jernbanekjøretøy (rullende materiell)
- transport av omformeraggregater til og fra verksteder, samt mellom omformerstasjoner
- kjøring på oppdrag av Bane NOR i forbindelse med vedlikehold og utbygging
- kjøring med tog der kjøringen har et ideelt formål.

### 5.3.3 Priser for den minste pakken med tjenester

Alle priser er oppgitt eks. mva., og Bane NOR fakturerer inkl. merverdiavgift.

Prisene vil hvert år bli justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganlegg – se kapittel 5.8 for mer informasjon.

Basert på dokumentasjonen av grunnpris og påslag fastsettes prisene for 2025, basert på 2025-priser, til:

**Tabell 3: Priser (2025-priser) – Paragrafhenvvisning er relatert til jernbaneforskriften**

Banestrekning og aksellast	Grunnpris § 6-2 (1) (Kr pr. togkm)	Påslag for følgende markedsområder (§ 6-3) (Kr pr. togkm)				
		PSO*	Hovedflyplass	Jernmalm og lignende transporter A	Jernmalm og lignende transporter B	Øvrig malm og mineraler
<b>Aksellast under 25 tonn</b>		11,66	4,45	546,44	138,74	8,33
Osloområdet	5,79					
Oftobanen	9,86					
Øvrige strekninger	9,86					
<b>Aksellast over 25 tonn</b>						
Alle strekninger	157,77					

PSO\* = Public Service Obligation (Offentlig tjeneste)

Nedenstående tabeller viser eksempler på hvordan fakturert beløp vil bli for ett persontog og ett godstog:

**Tabell 4: Eksempel – RE11: Eidsvoll-Larvik; Dobbelsett og morgenrush; ett tog (2025-priser)**

Prisområde	Delstrekning	Km	Sats (kr)	Beløp
Osloområdet	Eidsvoll–Oslo S	65,91	5,79	382
	Oslo S–Drammen	51,50	5,79	298
Øvrige strekninger	Drammen–Larvik	103,30	9,86	1 019
<i>Sum grunnpris</i>				1 698
Osloområdet	Eidsvoll–Oslo S	65,91	11,66	769
	Oslo S–Drammen	51,50	11,66	600
Øvrige strekninger	Drammen–Larvik	103,30	11,66	1 204
<i>Sum påslag</i>				2 573

Sum fakturert beløp				4 272
---------------------	--	--	--	-------

Tabell 5: Eksempel – Kombitog Alnabru–Brattøra; 44 TEU; ett tog (2025-priser)

Prisområde	Delstrekning	Km	Sats (kr)	Beløp
Osloområdet	Alnabru–Lillestrøm	12,23	5,79	71
	Lillestrøm–Eidsvoll	46,91	5,79	272
Øvrige strekninger	Eidsvoll–Brattøra	485,1	9,86	4 783
Sum grunnpris				5 126
Rabatt (Grunnlag = Grunnpris på strekninger med rabatt)			30%	-1 435
<b>Sum fakturert beløp</b>				<b>3 691</b>

## 5.4 Tilleggstjenester og priser

Dersom Bane NOR yter noen av tilleggstjenestene som er beskrevet i jernbaneforskriften § 4-4, skal Bane NOR yte disse til jernbaneforetak dersom de søker om dette.

For å få tilleggstjenester som ytes av andre enn Bane NOR, må jernbaneforetaket henvende seg til den som yter tjenesten.

Bane NOR fastsetter priser for bruk av tilleggstjenester, med grunnlag i jernbaneforskriften § 6-9 (4). I den grad disse tjenestene bare tilbys av Bane NOR, kan disse maksimalt prises til den kostnaden som kreves for å yte tjenesten inklusiv en rimelig fortjeneste.

Tilleggstjenester som Bane NOR tilbyr omfatter følgende:

### 5.4.1 Kjørestrøm (elektrisk energi til togdrift)

Jf. jernbaneforskriften § 4-4 (1) bokstav a).

Bane NOR sørger for energiforsyning til togdrift, inkludert kjøp av energi til togdrift og salg av denne energien videre til jernbaneforetakene. Elektrisk energi tilbys alle jernbaneforetak som ber om det. Bane NOR leverer omformet, elektrisk energi til togframføring gjennom sin enhet Energi. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) har gitt Bane NOR konsesjon for omsetning av elektrisk energi til det nasjonale norske jernbanenettet.

Beregning av elektrisk energiforbruk ved togdrift kan gjennomføres enten ved hjelp av energimålere i traksjonsenhetene, eller ved hjelp av fremførte bruttotonnkilometer og nøkkeltall for omregning av bruttotonnkilometer til energiforbruk. Nøkkeltallene

varierer med flere faktorer, herunder type traksjonsmateriell, strekning og trafikkmønster.

Prinsippene og kravene knyttet til avregning og beregning av pris for elektrisk energi til togdrift er gitt i «Bane NORs standardvilkår for avregning av 16 2/3 Hz energi». Disse gir en samlet oversikt over hvordan levert energi skal avregnes og hvordan energikostnadene skal fordeles. Dessuten angir dokumentet krav til innrapportering av forbruksdata og vilkår for fakturering.

### **Standardvilkår for avregning av 16 2/3 Hz energi**

Oversikt over prosessen for måling, avregning og fordeling av kostnader for den energien som leveres via jernbanens kontaktledning, anlegg knyttet til kontaktledningen, og matestasjonsanlegg.



### **Priser for kjørestrom (elektrisk energi til togdrift)**

Prisen for elektrisk energi består av følgende hovedelementer:

- elektrisk kraft
- nettleie for å få strømmen fra produksjonssted til Bane NORs omformerstasjoner
- omformings- og overføringstap i Bane NORs anlegg
- bane NORs administrative omkostninger
- offentlige avgifter.

Når tjenester etterspørres av eller tilbys flere, vil Bane NOR fastsette priser og publisere disse på sine nettsider.

### **Tariffer**

Oversikt over de til enhver tid gjeldende tariffene. Alle priser er uten mva.



## **5.4.2 Forvarming av passasjertog**

Jf. jernbaneforskriften § 4-4 (1) bokstav b).

Bane NORs strategi for strømforsyning til hensatte jernbanekjøretøy er at

- kjøretøy med egen strømvaktaker som hovedregel forsynes fra kontaktledningen via strømvaktakeren
- kjøretøy uten egen strømvaktaker, og andre som har behov for det, forsynes fra togvarmepost der dette er tilgjengelig.

Tjenesten tilbys også til andre togslag enn passasjertog.

#### 5.4.2.1 Strømvaktaker

Bane NOR tilbyr jernbaneforetak strømforsyning til strømvaktaker på hensatte kjøretøy på følgende vilkår:

- Hensettingssporet er elektrifisert og det er tilstrekkelig kapasitet i banestrømforsyningen.
- Hensettingen under spenningsatt kontaktledning oppfyller minstekrav til elsikkerhet, se kapittel 7.3.5.2 og TJN 3.20.
- Tilstrekkelig teknisk forenelighet mellom banestrømforsyningen og jernbanekjøretøyene som mottar strømforsyningen. Erfaring viser at diodelikeretting av kjøretøyets nettstrømretter ved hensetting fører tilstrekkelig teknisk forenelighet i henhold til EN 50388.
- Kortvarige avbrudd i forsyningen, det vil si under 15 minutter, er påregnelig og nødvendig og varsles ikke. Omfanget og lengden av kortvarige avbrudd søkes redusert gjennom planlegging, spesielt under årstider der behov for strømforsyning til kjøretøyene er kritisk (kulde).
- Langvarige avbrudd i forsyningen, det vil si over 15 minutter, er påregnelig og kan være nødvendig. Planlagte avbrudd varsles minimum ett døgn på forhånd. Ved identifisert nærmere behov for koordinering varsles avbruddet opp til to uker på forhånd slik at jernbaneforetak selv kan foreta nødvendig håndtering av kjøretøyene (for eksempel nedrigging, hensetting annet sted eller tilkøpling til eventuell togvarmepost). Planlagte avbrudd søkes lagt til en årstid der behov for strømforsyning til kjøretøyene ikke er kritisk (kulde). Ikke planlagte avbrudd søkes redusert ved omkobling og varsles snarest mulig slik at jernbaneforetak selv kan foreta nødvendig håndtering av kjøretøyene.
- Jernbaneforetaket betaler kostnader knyttet til energileveranse etter samme priser og vilkår som for kapittel 5.4.1 Kjørestrom (elektrisk energi til togdrift).

Behov for tilleggstjenesten meldes inn i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen – se kapittel 4.2.1.2. Ved langvarig avbrudd kan jernbaneforetaket etter avklaring med Bane NOR benytte eventuelle ledige eksisterende togvarmeposter dersom kjøretøyet er teknisk forenelig med disse. Kostnader knyttet til energileveranse påløper etter samme prinsipper som for kapittel 5.4.2.2 Togvarmepost (med unntak av fast årlig leie). Jernbaneforetaket skal rapportere energiforbruk.

## Kontakt Bane NOR OSS

✉ E-post

[oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

### 5.4.2.2 Togvarmepost

Jernbaneforetaket betaler for kostnader knyttet til energileveranse:

- 16 2/3 Hz etter samme priser og vilkår som for 5.4.1 Kjørestrom (elektrisk energi til togdrift)
- 50 Hz tilvarende kostnaden Bane NOR har for å yte tjenesten. Det vil si kostnader med å anskaffe og levere den elektriske energien inkludert et administrativt påslag på 5 %.

Årlig leiepris:

- 1000 V (16 2/3 Hz eller 50 Hz) – NOK 13 554
- 1×230 V (50 Hz) – NOK 9 488
- 3×230 V (50 Hz) – NOK 13 554
- 3×400 V (50 Hz) – NOK 20 331

## Tariffer

Oversikt over de til enhver tid gjeldende tariffene. Alle priser er uten mva.



## Elkraftportalen

Informasjon du trenger når du skal jobbe på eller ved Bane NORs elektriske anlegg.



Ved behov for nybygg av togvarmeposter kan det rettes henvendelse om dette til Bane NOR, hvorpå Bane NOR vil vurdere om det skal etableres slike og hvordan de eventuelt skal finansieres. Jernbaneforetak som initierer nybygg av togvarmeposter må forskuttere leie for bruk av denne i tre år.

For oversikt over hvor det finnes togvarmeposter, se se [vår oversikt over hensettingsanlegg](#).



### 5.4.3 Tjenester i forbindelse med spesialtransporter og farlig gods

Jf. jernbaneforskriften § 4-4 (1) bokstav c).

#### 5.4.3.1 Tjenester i forbindelse med spesialtransporter

Bane NOR gir jernbaneforetaket mulighet til å verifisere hvorvidt en spesialtransport er gjennomførbar gjennom å simulere transporten i et dataverktøy.

#### Kontakt Spesialtransport

✉ E-post

[spesialtransporter@banenor.no](mailto:spesialtransporter@banenor.no)

#### 5.4.3.2 Tjenester i forbindelse med transport av farlig gods

Bane NOR tilbyr ingen særskilte tjenester relatert til transport av farlig gods.

ADR/RID-regelverket gir nærmere retningslinjer for transport av farlig gods, og er tilgjengelig på DSBs nettsider.

#### Transport og farlig gods – retningslinjer og annen informasjon

[ADR/RID-regelverket på dbs.no](https://dbs.no) 

[OTIF - Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail](https://www.otif.org/) 

## 5.5 Ekstratjenester og priser

I henhold til jernbaneforskriften § 6-9 (4), er Bane NOR ansvarlig for å fastsette priser for ekstratjenester som tilbys jernbaneforetakene. Dersom Bane NOR er den eneste leverandøren av en bestemt tjeneste, skal prisen maksimalt dekke kostnadene for å yte tjenesten, inkludert en rimelig fortjeneste. For tjenester som også tilbys av andre aktører, vil prisen bli satt i tråd med markedsvilkår.

Alle ekstratjenester som tilbys av Bane NOR, skal tilbys alle virksomheter på de samme vilkårene og på en ikke-diskriminerende måte, i henhold til Jernbaneforskriften § 4-5 (2).

Hvis jernbaneforetak ønsker å benytte ekstratjenester levert av andre enn Bane NOR, må de selv kontakte den aktuelle leverandøren.

Ekstratjenester, som er nevnt i jernbaneforskriften § 4-5 (1), inkluderer følgende:

### 5.5.1 Adgang til telekommunikasjonsnett

Jf. jernbaneforskriften § 4-5 (1) bokstav a).

Bane NOR tilbyr ikke adgang til andre telekommunikasjonsnett enn de som benyttes i forbindelse med fremføring av tog.

### 5.5.2 Fremskaffelse av tilleggsopplysninger

Jf. jernbaneforskriften § 4-5 (1) bokstav b).

Jernbaneforetak som har behov for informasjon utover den som følger av Network Statement og andre tilgjengelige kilder, kontakt OSS.

#### Kontakt Bane NOR OSS

✉ E-post

[oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

### 5.5.3 Teknisk kontroll av rullende materiell

Jf. jernbaneforskriften § 4-5 (1) bokstav c).

Bane NOR tilbyr normalt ikke teknisk kontroll av rullende materiell, men kan unntaksvis gjøre det, for eksempel når trafikk skal igangsettes etter en hendelse eller lignende ved gjenopptakelse av trafikk.

#### Kontakt Bane NOR OSS

✉ E-post

[oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

### 5.5.4 Billettsalg på stasjoner for passasjerer

Jf. jernbaneforskriften § 4-5 (1) bokstav d).

Bane NOR tilbyr ikke billettsalg på stasjoner for passasjerer, men tilbyr mulighet for leie av areal til billettsalg og/eller billettautomater.

### 5.5.5 Omfattende vedlikeholdstjenester

Jf. jernbaneforskriften § 4-5 (1) bokstav e).

Bane NOR tilbyr ikke omfattende vedlikeholdstjenester som leveres i vedlikeholdsanlegg beregnet for høyhastighetstog eller andre typer rullende materiell

som krever særskilte anlegg.

## 5.5.6 Andre tjenester

I dette kapitlet gis det oversikt over hvilke andre tjenester Bane NOR yter til jernbaneforetakene og som ikke er omfattet av jernbaneforskriften kapittel 4. For at et jernbaneforetak skal ha rett til å bruke slike andre tjenester må det følge av særskilt avtale mellom Bane NOR og jernbaneforetaket.

Bruk av andre tjenester krever særskilt avtale med Bane NOR eller den som leverer tjenesten og pris vil være fastsatt i den aktuelle avtalen. Som hovedregel vil andre tjenester som Bane NOR yter til jernbaneforetak prises til markedsvilkår.

### 5.5.6.1 Redning

Bane NOR har, ved sin enhet Berging & Beredskap Jernbane, etablert ekstra redningsberedskap knyttet til særskilte brannobjekter i Østlandsområdet og for Bergensbanen.

Bane NOR har stasjonert et Brann og Redningstog ved Oslo S. Toget skal kunne frakte nødvendige redningsmannskaper fra nødetatene med deres personlige utstyr til et uhellssted/ulykkessted og være en tilleggsressurs i nødvendig utstrekning i brannslukking og/ eller evakuering ved eller i nærheten av jernbanens infrastruktur. Togets hovedoppgave er å være et supplerende beredskapstiltak i særskilte brannobjekter i Østlandsområdet og er ellers å betrakte som jernbanens førsteinnsats ved brannmeldinger. Toget har en responstid på 15 minutter. Bane NOR har stasjonert et redningslokomotiv på Bergen stasjon. Redningslokomotivet har en responstid på minimum én time og har som hovedoppgave å bistå ved hendelser på høyfjellet.

Bruk av redningstogene besluttes av redningsetaten i samarbeid med togleder og iverksettes av Bane NORs operative togledelse ved varsel til enheten Berging & Beredskap Jernbane.

#### Avtaler:

- Det foreligger avtale med Geilo Røde Kors for utstyr, mannskap og GPS-løyper vinterstid.
- Finse 1222 – Avtale om innlosjering og forpleining i en krise- og beredskapssituasjon.
- Vatnahalsen Hotell – Avtale om innlosjering og forpleining i en krise- og beredskapssituasjon.
- Avtale med lokale brannvesen langs banen om opplæring og utstyr for jording av kontaktledningsanlegget.

### 5.5.6.2 Berging

Bane NOR har, ved sin enhet Berging & Beredskap Jernbane, etablert en landsdekkende beredskap bestående av mannskap og utstyr for å sikre bergingstjeneste på Bane NOR sin infrastruktur.

Bergingsoppdragene ledes av Bergingsleder i vaktordning og rekvireres av Togleder.

Bergingstjenesten sin hovedoppgave er å rydde et hendelsessted (ulykke/avsporing) for jernbanemateriell og gods samt ta hånd om transport fra hendelsesstedet og til nærmeste hensiktsmessige sted for hensetting, slik at infrastrukturen kan repareres og normal togtrafikk kan gjenopptas .

Bergingstjenesten disponerer diesellokomotiv med spesialkobbelt som kan benyttes når kjøretøy med tekniske problemer som sperrer for trafikk i Østlandsområdet.

Ved bergingsoppdrag vil den som forårsaker skaden eller utløser oppdraget, få regning i form av et regresskrav fra Bane NOR i hvert enkelt tilfelle.

Jernbaneforetaket er ansvarlig for at nødvendig teknisk informasjon for berging av materiell, for eksempel beskrivelse av løftepunkter, bremsesystemer og elektrisk anlegg mm, blir videreformidlet til Bane NOR sin enhet Berging & Beredskap Jernbane.

Enheten Berging & Beredskap Jernbane har etablert beredskapsordninger med personell og utstyr i beredskap på følgende lokasjoner:

#### Lodalen

- bergingsleder, bergingsmannskap og lokomotivførere
- diesellokomotiv, dieselmotorvogn med bergingsutstyr, lastebil med bergingsutstyr, bergingskjøretøy med rotatorkran, diverse biler og tyngre bergingsutstyr.

#### Bryne

- bergingsmannskap
- tilhenger med bergingsutstyr.

#### Bergen

- bergingsmannskap og lokomotivførere
- diesellokomotiv, redskapsvogn med bergingsutstyr samt mannskapsvogn.

## Trondheim

- bergingsmannskap
- redskapsvogn med bergingsutstyr samt mannskapsvogn.

## Mo i Rana

- bergingsmannskap
- kombinert redskaps og mannskapsvogn med bergingsutstyr.

## Narvik

- bergingsmannskap
- bergingsutstyr i containere på flatvogn.

Bergingsutstyr = Standard oppsett av håndverktøy, hydraulisk løfteutstyr, overgangskobbel og transporttraller.

Bane NOR sin enhet Berging & Beredskap Jernbane kan tilby følgende tilleggstjenester til jernbaneforetakene:

- transport av kjøretøy, som ikke kan fremføres som ordinære tog, til verksted eller annet avtalt sted
- midlertidige utbedringer ute i drift slik at kjøretøy er klargjort for transport til verksted
- bergingstjenester på hendelsessted etter at basistjenestene er avsluttet og infrastrukturen åpnet
- teknisk og annen midlertidig bistand til et jernbaneforetak. Dette kan for eksempel være: avlesning av CCTV, ladefeil, problemer i forbindelse med oppkobling mm. Dette forutsetter at jernbaneforetaket gir Berging & Beredskap Jernbane operativ tilgang til kjøretøy samt tillatelse til teknisk betjening av kjøretøy.

Gjennomføring av tilleggstjenester avtales ved bestilling.

Dersom det ønskes nærmere opplysninger om bergingstjenester, kontakt Bane NOR.

### **Roy Johnsrud**

Avdelingsleder Berging

✉ E-post

[roy.johnsrud@banenor.no](mailto:roy.johnsrud@banenor.no)

### 5.5.6.3 Brannvisitasjonstog

Bane NOR kan påta seg å kjøre brannvisitasjonstog etter tog som representerer antennelsesrisiko utover det normale. Bestilling av brannvisitasjonstog foretas samtidig med søknad om infrastrukturkapasitet. For mer informasjon om søknadsprosessen, se kapittel 4.2.

Flakvogner for kjøring av redningskjøretøy på jernbanelinjen er plassert i Bergen og på Voss.

### 5.5.6.4 Tankvogn med vann for slukking av brann langs jernbanelinjen

Bane NOR kan velge å ha stående vannvogner på stasjoner nær strekninger hvor det erfaringsmessig er antennelsesrisiko utover det normale og tilgangen på vann kan være vanskelig.

Vannvogn/container er plassert på Alnabru, Sarpsborg, Hønefoss, Ål, Myrdal, Voss, Hamar, Dombås og Støren. Det er også vannvogn på Ofotbanen, stasjonert i Narvik.

Vannvogn er bestilt og under bygging for beredskap på Dunderland.

### 5.5.6.5 Snøryddingslokomotiv

Bane NOR har vinterstid stasjonert diesellokomotiv på Myrdal stasjon på Bergensbanen, primært med tanke på snørydding. Snøkoordinator er stasjonert på Finse i vintersesongen.

På Nordlandsbanen er det ikke stasjonert snøryddingslokomotiv. Dette kan rekvireres på kort tid fra Hamar. På Dunderland finnes en Beilhack snøfreser.

### 5.5.6.6 Vannfylling på tog

**Vannfylling på tog (drikke- og vaskevann for passasjerene)**

Behov for tilgang til vannposter meldes inn i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen. For mer informasjon om søknadsprosessen, se kapittel 4.2.

**Vannfylling på tog (store mengder på kort tid)**

For oversikt over serviceanlegg med mulighet for hurtig fylling av store mengder vann, se [vår oversikt over hensettingsanlegg](#).

Behov for tilgang til vannstender under togframføring meldes inn i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen. For mer informasjon om søknadsprosessen, se kapittel 4.2.

### 5.5.1.7 Håndtering av avfall fra toaletter

For nærmere informasjon om håndtering av avfall fra toaletter, se [vår oversikt over hensettingsanlegg](#).

### 5.5.6.8 Opplæringstjenester

#### Norsk fagskole for lokomotivførerutdanning

Norsk fagskole for lokomotivførerutdanning er etablert på Grorud samlokalisert med Norsk jernbaneskole. Skolen er en offentlig statlig godkjent fagskole som utdanner lokomotivførere til hele landet. Den er en del av Jernbanedirektoratet.

#### Norsk fagskole for lokomotivførere

 **Telefon**

[99 09 99 49](tel:99099949)

 **E-post**

[post@lokforerskolen.no](mailto:post@lokforerskolen.no)

 **Adresse**

Norsk fagskole for lokomotivførere  
Østre Aker vei 256 (Jernkroken)  
0976 OSLO

**Nettside:** [lokforerskolen.no](http://lokforerskolen.no) 

#### Norsk jernbaneskole

Norsk jernbaneskole (Bane NOR) Norsk jernbaneskole er etablert på Grorud med moderne undervisningsfasiliteter samt en rekke tekniske øvingsanlegg. I tillegg har vi et øvingsanlegg for Elkraft, bane og Trafikksikkerhet på Hauerseier.


Skolen leverer opplæringstjenester til hele jernbanesektoren:

- Norsk jernbaneskole står for grunnutdanningen av togekspeditører (trafikkstyrere) og grunn- og etterutdanning av togledere i Bane NOR.
- Læretiden for offentlige, jernbanefaglige lærefag koordineres fra et eget opplæringskontor. Opplæringskontoret er uavhengig av Norsk jernbaneskole, men leier kontorplass i skolens lokaler. Dette gjelder fag som banemontør, signalmontør, elektriker, energimontør mv. Grunnutdanningen (VG 1 og VG 2) tilbys i det offentlige skoleverket (på videregående skoler). Den praktiske læretiden skjer i private virksomheter, mens praktisk-teoretisk opplæring knyttet til læretiden gjennomføres ved Norsk jernbaneskole. Tilleggsutdanning som kontaktledningsmontør tilbys også.
- Skolen leverer grunnleggende utdanningsmoduler og opplæring i trafiksikkerhet innen alle jernbanefag
- Skolen tilbyr 3 måneders opplæringsprogram innen signalfag for ingeniører med bachelor- og mastergrad. Skolen samarbeider med Järnvägskolan i Sverige og andre aktører når det gjelder jernbanefaglig etter- og videreutdanning.
- Skolen koordinerer og registrerer en rekke opplæringsløp på vegne av Bane NOR
- Skolen tilbyr introduksjonskurs for administrativt ansatte innen jernbane, en grunnleggende introduksjon til hvordan jernbanen i Norge fungerer og hvilke aktører som finnes.
- Norsk jernbaneskole tilbyr opplæring av «Hovedsikkerhetsvakt» og KL kompetanse for Energimontører
- Skolen tilbyr ellers en rekke korte etter-utdanningskurs for de ulike faggruppene i jernbane-sektoren innen elektrofag, herunder signalfag, høyspenning, lavspenning, banefag og togleder-opplæring. I tillegg tilbys tverrfaglige og sikkerhetsrelaterte kurs.
- Norsk jernbaneskole har også fagansvar for pedagogikk og digital læring.

## Norsk jernbaneskole

 **Telefon**

[22 45 78 90](tel:22457890)

 **E-post**

[post@njskole.no](mailto:post@njskole.no)

 **Adresse**

Østre Aker vei 256 (Jernkroken)  
0976 OSLO

**Nettside:** [banenor.no/kurs-og-kompetanse](https://banenor.no/kurs-og-kompetanse)



## Andre godkjente opplæringscentre


[Railsupport AS \(Rail Academy\)](#) 

[Rytec AS](#) 

### 5.5.6.9 Transport av gods til veiløse plasser

I henhold til etablert praksis kan Bane NOR gjennomføre sporadiske godstransporter til veiløse plasser langs Bergensbanen og Flåmsbanen, forutsatt at det ikke finnes jernbaneforetak som ønsker å gjennomføre transportene på kommersiell basis.

## Kontakt Bane NOR OSS

 E-post

[oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

### 5.5.6.10 Utleie av lokaler, bygninger og arealer

Bane NOR eier et større antall bygninger som ikke benyttes eller er knyttet til jernbanemål, herunder for eksempel servicebygg, servicekiosker, lagerbygninger, kontorbygninger, næringsbygg og fritidsboliger/nedlagte stasjoner, samt sidearealer. En oversikt over bygninger og arealer kan fås ved henvendelse til Bane NOR Eiendom.

Bygningene og arealene kan leies ut i den utstrekning Bane NOR ikke benytter dem selv.

## Kontakt Bane NOR Eiendom

 E-post

[eiendom@banenor.no](mailto:eiendom@banenor.no)

### 5.5.6.11 Bagasjetraller på stasjoner

På strekninger der jernbaneforetak svarer en særskilt pris for prioriterte stasjonstjenester, er kostnader til anskaffelse og drift av bagasjetraller inkludert i denne. På andre stasjoner må jernbaneforetak som ønsker bagasjetraller, selv bekoste anskaffelse og drift av disse.

### 5.5.6.12 Utleie av kjøretøy

Bane NOR besitter et antall enheter kjøretøy, herunder skinnertraktorer og lokomotiver. Gitt ledig kapasitet kan Bane NOR leie ut disse enhetene for kortere eller lengre perioder.

## Kontakt Bane NOR OSS

✉ E-post

[oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

## 5.6 Finansielle straffer og incentiver

### 5.6.1 Avgifter for mindre ruteendringer

Det er i dag ingen avgifter for ruteendringer.

### 5.6.2 Avgifter for større ruteendringer

Det er i dag ingen avgifter for ruteendringer.

### 5.6.3 Avgifter for ubrukt kapasitet

Tog som ikke kjøres og hvor det heller ikke foreligger kansellering før planlagt avgangstid, vil bli belastet med full grunnpris. Det ilegges ikke reservasjonsavgifter ved akutte, oppståtte hendelser. Disse vil falle inn under ytelsesordningen. For mer informasjon om ytelsesordningen, se kapittel 5.7.1.

### 5.6.4 Reservasjonsavgifter

Jf. jernbaneforskriften § 6-7.

Hensikten med reservasjonsavgifter er å synliggjøre at ikke-benyttet sporkapasitet har en alternativ bruk/verdi enten i form av et annet jernbaneforetags bruk eller til infrastrukturforvalterens vedlikehold av infrastrukturen. Reservasjonsavgifter ilegges for tildelt infrastrukturkapasitet som avbestilles eller ikke brukes av søker. Søker kan være et jernbaneforetak eller annen søker av infrastrukturkapasitet etter jernbaneforskriften § 1-7 bokstav p). Det er søker av infrastrukturkapasitet som plikter å betale ilagte reservasjonsavgifter. Reservasjonsavgifter ilegges ikke infrastrukturforvalter for egentransport for vedlikehold av infrastrukturen mv, jf. lisensforskriften § 23 (1) andre setning.

Reservasjonsavgifter blir fastsatt på grunnlag av opplysninger om tildelt infrastrukturkapasitet og registrert tidspunkt for avbestilling i BEST eller ikke-bruk med kode 85 i TIOS. Reservasjonsavgifter ilegges for avbestilt eller ikke brukt del av tildelt infrastrukturkapasitet, inklusiv kapasitet tildelt i ad hoc prosessen, og kun for årsaker hvor søker er direkte ansvarlig og som registreres med kode for søker eller jernbaneforetak i TIOS. Dersom et jernbaneforetak er uenig i årsakskodene kan de klage i henhold til tvisteløsning – se første avsnitt i kapittel 5.7.1.

**Tabell 6: Reservasjonsavgifter som ilegges**

Tidsperiode	Persontrafikk	Godstrafikk
-------------	---------------	-------------

Til og med 15 dager før planlagt avgangstid fra utgangsstasjonen	30 % av grunnpris	30 % av grunnpris
Mellom 14 dager og 48 timer før planlagt avgangstid fra utgangsstasjonen	60 % av grunnpris	60 % av grunnpris
< 48 timer før planlagt avgangstid fra utgangsstasjonen	80 % av grunnpris	80 % av grunnpris

Grunnprisen i tabellen beregnes ut ifra planlagt rute og togkilometer.


Tog som ikke kjøres og hvor det heller ikke foreligger kansellering før planlagt avgangstid, vil bli belastet med full grunnpris. Dette inkluderer tog som ikke kjøres og ikke er kansellert og som er registrert i TIOS med årsakskode 85 og årsakstype «Innstilt grunnet markedsmessige årsaker».

Det ilegges ikke reservasjonsavgifter ved akutte, oppståtte hendelser. Disse vil falle inn under ytelsesordningen. For mer informasjon om ytelsesordningen, se kapittel 5.7.1.

## 5.6.5 Incentiver og rabatter

### 5.6.5.1 ERTMS rabatter

Jf. jernbaneforskriften § 6-2 (6).

Bane NOR vil ikke på nåværende tidspunkt yte noen incitamentsordning knyttet til ETCS-utstyr utover det som allerede er fastlagt gjennom [avtalen om 50 % dekning av jernbaneforetakenes installasjonskostnader](#) .

### 5.6.5.2 Støysvake bremseklosser

Jf. jernbaneforskriften § 6-2 (3).

Bane NOR vurderer ut fra NOI TSI både en incitamentordning og bruk av prising for rask overgang til støysvake komposittbremser når relevant teknologi for Nord-Europa blir godkjent. Forslag til ordning vil bli sendt på høring før gjennomføring.

Gjennomføring av en slik incitamentordning finner først sted når det er funnet en teknisk løsning som er godkjent i de nordiske land.

## 5.7 Ytelses- og kompensasjonsordninger

### 5.7.1. Ytelsesordning

Ordning for bedring av ytelse, herunder tvisteløsningsordning, er inntatt i [AST, vedlegg 4: Ytelsesordning](#), og har vært gjeldende fra 1. januar 2017. Ordningen gjelder ikke for kjøring som nevnt i kapittel 5.3.1.6, samt tog uten rute herunder kiptog. For rutetermin 2025 foreslås en revidert ytelsesordning, som beskrevet nedenfor.

Endringene er ikke tatt inn i AST ennå, men AST vil bli oppdatert dersom endringene blir gjeldende.

En gang i året offentliggjør Bane NOR årlig gjennomsnittlig ytelsesnivå som jernbaneforetakene har oppnådd på grunnlag av de viktigste avtalte parametere i ytelsesordningen.

Formålet med ytelsesordningen er ikke kun å gi en malus når man ikke oppnår avtalt ytelsesnivå, men også en ansporing til større driftsstabilitet eller et høyere ytelsesnivå. Videre er det de enkelte hendelsene som påvirker partenes kostnader, samt de reisendes reisekostnad og vareeierens transportkostnad. Ordningen skal være lett forståelig, samt at partene mer direkte ser de økonomiske konsekvensene av feil, samt bedring i driftsstabilitet.

Ordningen tar utgangspunkt i absolutte verdier for forsinkelsestimer og innstillinger og hvor betalingen begynner fra og med første hendelsesregistrering. Innstillinger for persontog foreslås telt fra og med første registrerte innstilling. Det benyttes en lineær modell for å beregne størrelsen på ytelsesordningen:

$$1. Y_{BN} = y_{BN} \cdot \left[ \sum_{t=1}^T \left[ \sum_{k=1}^T (F_{kt}) \right] \right]$$
$$2. Y_{TS} = y_{TS} \cdot \left[ \sum_{t=1}^T \left[ \sum_{k=81}^{85} (F_{kt}) \right] \right]$$

YBN = Bane NORs utbetaling til jernbaneforetakene

YTS = Jernbaneforetakenes innbetaling til Bane NOR

yBN = sats pr. minutt/innstilling for Bane NOR

yTS = sats pr. minutt/innstilling for jernbaneforetakene

k = kode i TIOS

t = tognummer som inngår i ytelsesordningen

Fkt = forsinkelsesminutter/innstillinger pr. tog (t) med årsakskode (k)

## Følgende årsakskoder er inkludert i ordningen:

- **Kode 1–4 og 6–7, samt de forsinkelser/innstillinger som ikke har årsakskode** (Bane NOR)
- **Kode 81–85:** for forsinkelser og 81-84 for innstillinger (jernbaneforetak)
- **Kode 5:** unntas for innstillinger da disse for persontog er inkludert i ordningen for Alternativ transport «Buss for tog».
- **Kode 6 og 7:** representerer følgeforsinkelser som følge av primærårsakene (kodene 1–4 og 81–85)
  - Bane NOR utbetaler det jernbaneforetakene er blitt belastet med på kode 6 og 7.
  - Jernbaneforetakene betaler indirekte deres andel av hendelsene på kode 6 og 7 gjennom en høyere kronesats på primærårsakene (kode 81–85), unntatt på følgende baner: Arendalsbanen, Breviksbanen og Flåmsbana.
- Innstillinger hvor aksjonskort blir benyttet, telles med

Noen presiseringer: Når den første avgangen i et togpar blir forsinket og det medfører at første returtog også forsinkes, videreføres årsakskoden til returtoget.

Togselskap belastes heller ikke ved delinnstillinger eller endring i stoppmønster som gjøres for å komme i rute igjen etter et avvik. Jernbaneforetakenes avbestillinger med årsakstype «Innstilt grunnet markedsmessige årsaker» blir som før ilagt reservasjonsavgift, jf. kapittel 5.6.4. Andre innstillinger belastes i henhold til kodesetting og satser for ytelsesordningen.

I 2023 har det pågått en revidering av ytelsesordningen. Underveis i arbeidet har det vært konsultasjoner med jernbaneforetakene og møter med Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn.

Det vises til flere detaljer i høringsvedlegget om revidert ytelsesordning. Målet har vært å styrke de økonomiske insentivene i ytelsesordningen. Forslaget tar utgangspunkt i ordningen og nivå på satser slik de har vært i perioden 2018 – 2023, og det gjøres justeringer basert på erfaringer som er gjort med ordningen de siste årene hos jernbaneforetakene og Bane NOR. Resultatet er et forslag hvor enkelte satser øker mer enn andre for at ordningen skal bli mer treffsikker. Overordnet sett er det en moderat økning av satsene for å styrke insentivene. Ikke-planlagte innstillinger for godstog tas inn i ordningen, slik at godstogselskaper betaler for innstillinger de forårsaker på sine egne avganger, mens Bane NOR betaler til godstogselskaper når infrastrukturen er årsaken, på tilsvarende måte som ordningen har fungert for persontogselskap siden 2018.

Endringene for rutetermin 2025 er et første trinn. Ytelsesordningen skal videreutvikles til NS2026.

Tabell 7: Kronesatser i 2025-priser:

Hendelse	Ansvarlig	Togtype	Kronesats
<i>Forsinkelser</i>	Bane NOR	Persontog	Årsak «Planlagt arbeid ikke ferdig i tide»: NOK 135 per minutt. Øvrige forsinkelser: NOK 96 per minutt.
		Godstog	Årsak «Planlagt arbeid ikke ferdig i tide»: NOK 70 per minutt. Øvrige forsinkelser: NOK 50 per minutt.
	Togselskap	Persontog	Baner med tillegg for følgeforsinkelser: NOK 151 per minutt. Baner uten tillegg for følgeforsinkelser: NOK 98 per minutt.
		Godstog	Baner med tillegg for følgeforsinkelser: NOK 74 per minutt. Baner uten tillegg for følgeforsinkelser: NOK 52 per minutt.

<b>Innstillinger</b>	Bane NOR	Persontog	Årsak «Planlagt arbeid ikke ferdig i tide»: NOK 8 438 per innstilling.  Øvrige innstillinger: NOK 6 028 per innstilling.
		Godstog	Årsak «Planlagt arbeid ikke ferdig i tide»: NOK 4 219 per innstilling.  Øvrige innstillinger: NOK 3 013 per innstilling.
	Togselskap	Persontog	NOK 7 394 per innstilling.
		Godstog	NOK 3 616 per innstilling.

Det vises også til jernbaneforskriften § 6-6. Forskriften krever at «... ikke skal bringe en tjenestes økonomiske levedyktighet i fare». Det er derfor fastsatt følgende maksimalverdier som gjelder alle parter:

- **Forsinkelser:** 75 % for jernbaneforetak og 100 % for Bane NOR av fakturert beløp pr. måned knyttet til den minste pakken.
- **Innstillinger:** 75 % for jernbaneforetak og 100 % for Bane NOR av fakturert beløp pr. måned knyttet til den minste pakken.

Satsene i 2025 vil bli justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganlegg – se kapittel 5.8.

### Bonusordning for godsneringen

I jernbaneforskriften §6-6 åpnes det for at ytelsesordningen kan omfatte «... bonuser som belønner ytelser som overstiger det planlagte». For 2025 ønsker Bane NOR og innføre en bonusordning for godsneringen. Bakgrunnen er at godsneringen står for en relativt stor andel forsinkelser, og økt kvalitet og presisjon i trafikkavviklingen for godstogene forventes å gi positive ringvirkninger for persontogselskapene og bidra til økt samfunnsøkonomisk nytte.

For hvert markedssegment er det beregnet en forventet andel tog i rute basert på historikk. Denne andelen er estimert ved å ta utgangspunkt i gjennomsnittlig andel tog i rute for hvert segment de siste fire tilgjengelige årene. Terskelverdien for hvert segment vil tilsvare det historiske gjennomsnittet med et tillegg på 0,04, da kriteriet for å ha en bonus etter § 6-6 er at den «belønner ytelse som overstiger det planlagte». For 2025 er andelene estimert med data for årene 2019-2022. Ved tog i rute menes her tog som ikke har noen forsinkelser registrert på kode 81-85, da det er disse forsinkelsene togselskapene i stor grad kan påvirke selv. Den forventede andelen tog i rute er brukt som terskelverdi for å utløse bonus. Markedssegmentene og deres tilhørende terskelverdier er listet opp i følgende tabell:

**Tabell 8: Markedssegment og terskelverdi**

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

Togselskapet vil få en bonus for hvert tog som er i rute utover forventet antall per måned. Hvis andelen avganger i rute en måned er lavere enn terskelverdien får ikke togselskapet noen bonus denne måneden.

Dersom antall avganger i rute overstiger terskelverdien vil bonusen beregnes som følger:

$$Bonus_{ijk} = (\text{antall avganger i rute}_{ijk} - \text{antall forventede avganger i rute}_i) * b$$

$$\text{antall forventede avganger i rute}_{ij} = \frac{\text{antall avganger i rute i segment i 2019 - 2022}}{\text{antall avganger i segment i 2019 - 2022}} * \text{antall avganger}_{ij}$$

Figur 2: Bonusordning

b = bonus per avgang i rute utover forventet

i = segment

j = togselskap

k = måned

For 2025 er det foreslått at bonusen per tog i rute, utover forventet antall er 10 000 kr.

Maksimalt utbetalt bonus per måned per togselskap vil være begrenset til 40 % av grunnprisen.

Ordningen gjelder i første omgang for 2025 som en prøveordning. Hvorvidt den skal videreføres etter dette vil vi vurdere i de årlige prosessene fremover.

### 5.7.2. Kompensasjon for alternativ transport

Kompensasjon for alternativ transport er en ensidig kompensasjonsordning som har til formål å dekke en andel av persontogselskapenes kostnader til alternativ transport knyttet til Bane NORs planlagte vedlikeholds- og utbyggingsaktiviteter. Ordningen går ut på at Bane NOR dekker 80 prosent av kostnadene for buss/taxi ved planlagte innstillinger.

Formålet er å gi incitament for effektiv prosjektgjennomføring fra Bane NORs side og effektiv løsning for alternativ transport for jernbaneforetak. Kompensasjonsordningen for alternativ transport er avgrenset kun til planlagte innstillinger. Disse innstillingene skal i hovedsak inngå i planforutsetningene i ruteplanprosessen og fastsettes gjennom



denne. Oversikt over planlagte innstillinger finnes på Bane NORs Kundeportal, nærmere bestemt i [ARBIS](#).

## 5.8 Prisendringer

### 5.8.1 Årlige prisjusteringer

Mellom oppdateringene av kalkulerte marginalkostnader om lag hvert femte år, og fastsetting av nye prisnivåer, er det behov for årlige prisjusteringer. Bane NOR benytter [SSBs kostnadsindeks for drift og vedlikehold av veganlegg](#). Selve prisjusteringen foretas etter følgende prinsipp:

$$P_{t+1} = P_t \cdot \left( \frac{KI_t^{Q2}}{KI_{t-1}^{Q2}} \right)$$

$P_{t+1}$  = pris neste år

$P_t$  = pris inneværende år

$KI^{Q2}$  = SSBs indeks pr. annet kvartal for inneværende (t) og foregående (t-1) år

**Tabell 9: Prosentvis endring i prisene:**

	Fra 2022 til 2023	Fra 2023 til 2024	Fra 2024 til 2025
Prisindeks (t-1) kv. 2	187,9	216,5	219,7
Prisindeks (t) kv. 2	216,5	219,7	231,6
Prosentvis endring fra år t til år t+1	15,20 %	1,50 %	5,4%

Dette innebærer en prisjustering etterskuddsvis, og den gir forutsigbarhet for jernbaneforetakene, da prisnivået er kjent for 4-5 år av gangen og justering av neste års priser vil være klart tredje kvartal året før. Samtidig kan man følge med på [indeksen](#) underveis i året. Justerte priser for kommende år publiseres som en oppdatering av Network Statement senest 20. august i inneværende år.

### 5.8.2 Andre prisendringer

Pris for bruk av jernbanenettet (den minste pakken med tjenester) fastsettes og innkreves av Bane NOR innenfor rammen av jernbaneforskriften §§ 6-1 til 6-5 og direktiv 2012/34/EU med eventuelle senere endringer og tilføyelser. Endringene må ligge innenfor de rammer som er trukket opp i jernbaneforskriften kapittel 6.

Endring av priser for tilgang til og tjenester i serviceanlegg, samt endring av priser for tilleggstjenester og ekstratjenester vil bli varslet skriftlig til berørte brukere ved en høring hvor jernbaneforetakene får en frist på minst tre måneder til å uttale seg.

Eventuelle prisendringer som følge av krav fra rettskraftig dom eller markedsovervåker gjennomføres umiddelbart uten høring.

## 5.9 Fakturering

### 5.9.1 Fakturering av den minste pakken med tjenester

Jf. jernbaneforskriften § 4-1.

Fakturert beløp og underlag legges ut på Togselskap min side.

Fakturering skjer etter den 15. hver etterfølgende måned.

Jernbaneforetakene plikter uavhengig av hvem som faktureres, å levere nødvendig informasjon for beregning av verdien av tjenesten. Hvis et jernbaneforetak unnlater å levere nødvendig informasjon, kan Bane NOR fastsette verdien etter eget skjønn.

Når faktura er basert på egenrapportering fra jernbaneforetakene, kan Bane NOR kreve fremlagt underlaget for egenrapporten.

Bane NOR kan fastsette mer detaljerte retningslinjer for fakturering.

Ved spørsmål om fakturering, kontakt [marked@banenor.no](mailto:marked@banenor.no).

#### Togselskap min side

For hjelp med innlogging, kontakt [marked@banenor.no](mailto:marked@banenor.no).

Logg inn 

#### Informasjon alle jernbaneforetak plikter å levere

For alle tog skal det fortløpende rapporteres togets bruttovekt. Utfylt vognopptak, jf. TJN kapittel 4, samt ADR/RID 2023, som anses som tilfredsstillende rapportering.

Vognopptaket skal leveres i elektronisk format som Bane NOR fastsetter. Jf. [AST, vedlegg 2: Trafkkdata til Bane NOR](#).

#### Betalingsbetingelser (også ved uteblitt betaling)

Betaling skal finne sted per 30 dager. Det beregnes forsinkelsesrente ved forsinket betaling, jf. forsinkelsesrenteloven § 2. Ved manglende betaling fra et jernbaneforetak har Bane NOR rett til å trekke tilbake ruteleier som jernbaneforetaket har fått tildelt. Slik tilbakekall av ruteleie kan kun skje ved vesentlig betalingsmislighold.

### 5.9.2 Fakturering av tilleggstjenester og ekstratjenester

Fakturering av tilleggstjenester og ekstratjenester varierer ut fra typen tjeneste.

Vilkår for fakturering av Kjørestrøm (elektrisk energi til togdrift) er beskrevet i Bane NORs standardvilkår for avregning av 16 2/3 Hz energi.

Fakturering for leie av togvarmeposter gjøres en gang per år.

### **Standardvilkår for avregning av 16 2/3 Hz energi**

Oversikt over prosessen for måling, avregning og fordeling av kostnader for den energien som leveres via jernbanens kontaktledning, anlegg knyttet til kontaktledningen, og matestasjonsanlegg.



# 7 Serviceanlegg

## 7.1 Innledning

Denne delen gir en detaljert oversikt over serviceanlegg knyttet til Bane NORs jernbanenett, med informasjon om vilkårene for tilgang, tilgjengelige tjenester, og tilhørende priser. Både Bane NORs egne serviceanlegg og anlegg som drives av andre aktører dekkes her. For eksterne serviceanlegg vil du enten finne informasjon direkte i Network Statement eller få henvisninger til relevante nettsteder med nødvendig informasjon, i tråd med jernbaneforskriftens krav.

På vår nettside [Infrastruktur](#) vil du finne informasjon om infrastruktur og serviceanlegg. Denne siden erstatter relevante vedlegg i Network Statement.

Bane NOR er en del av [Rail Facilities Portal](#), en plattform der serviceanleggsoperatører kan oppfylle sine lovpålagte forpliktelser om informasjonskrav og markedsføre sine tjenester internasjonalt, noe som gir en enkel og effektiv måte å nå ut til jernbaneforetak og andre interessenter.

Vi gir også nyttig veiledning til drivere av serviceanlegg som ikke forvaltes av Bane NOR. [Malen Common Template for Service Facilities \(rne.eu\)](#) [↗](#) som kan benyttes for å gi infrastrukturforvaltere nødvendig informasjon, samt detaljer om frister for innsending.

## 7.2 Oversikt over serviceanlegg

Serviceanlegg tilknyttet jernbanenettet og tjenester i disse omfatter de som kommer frem av følgende oversikt og vedleggene som det henvises til.

**Tabell 1: Oversikt over serviceanlegg**

Jernbaneforskriften § 4-2	Serviceanlegg	Vedlegg
a)	Stasjoner for passasjerer	<a href="#">Finn stasjon</a>
b)	Godsterminaler	<a href="#">Finn terminal</a>
b)	Tømmerterminaler	<a href="#">Finn terminal</a>
c)	Skiftespor	<a href="#">Finn terminal</a>
d)	Hensettingsspor	<a href="#">Finn hensettingsanlegg</a>
e)	Vedlikeholdsanlegg/verksted	<a href="#">Finn verksted</a>
f)	Andre tekniske anlegg	Beskrivelse kun i kapittel 7.3.7.
g)	Havneanlegg	<a href="#">Finn terminal</a>
h)	Avlastingsanlegg	<a href="#">Vedlegg 7.3.9</a>
i)	Påfyllingsanlegg for drivstoff	<a href="#">Vedlegg 7.3.10</a>

## 7.3 Serviceanlegg og tjenester i disse

### 7.3.1 Felles bestemmelser

#### 7.3.1.1 Tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse

I henhold til jernbaneforskriften § 4-2 skal alle som driver serviceanlegg gi tilgang, inkludert sportilgang, til alle søkere på ikke-diskriminerende vilkår. Dette gjelder både anleggene og de tjenestene som tilbys der.

For Bane NORs serviceanlegg (unntatt verksteder) gjelder prising basert på marginalkostnadsprinsippet. For stasjoner er prisen inkludert i den minste pakken med tjenester (se del 5 for mer informasjon), siden stasjonene ligger ved hovedspor. Tilgang til spor som Bane NOR forvalter frem til andres serviceanlegg er også inkludert i den minste pakken med tjenester.

Jernbaneforetak og andre søkere har rett til tilgang til serviceanlegg og tjenester som Bane NOR driver, som beskrevet i jernbaneforskriften § 4-2. For tilgang til og tjenester i serviceanlegg som ikke drives av Bane NOR, må søkere henvende seg direkte til den som driver det aktuelle anlegget.

#### 7.3.1.2 Prising av tjenester i serviceanlegg

I henhold til jernbaneforskriften § 6-9 (3) fastsetter Bane NOR priser for tjenester i sine serviceanlegg. Prisen kan maksimalt være lik den kostnaden som kreves for å tilby tjenesten (her kalt produksjonskostnad), inkludert en rimelig fortjeneste. Produksjonskostnaden omfatter alle direkte og indirekte kostnader, samt kapitalkostnader relatert til tjenesten.

Indirekte kostnader inkluderer regnskap, innfordring, lønnsutbetalinger, revisjon, personaltjenester, HMS, IKT-tjenester, post-, arkiv- og sentralbordtjenester. Kapitalkostnader omfatter anleggsavskrivning og kalkulatorisk rente, det vil si den avkastningen Bane NOR kunne oppnå ved å investere de midlene som brukes til tjenesten i stedet. Kostnaden, som legges til grunn for prisen, blir dermed uavhengig av hvilken finansieringsform som velges (bruk av lån eller egenkapital).

En «rimelig fortjeneste» er definert i jernbaneforskriften § 1-7 bokstav n), og prisen skal stå i forhold til det faktiske bruksomfanget av tjenesten.

For prisfastsettelse av stasjoner, hensettingsanlegg og godsterminaler henvises til dokumentasjonsrapporter:

[Prising av stasjoner](#) – Høringsvedlegg til Network Statement 2022

[Prising av hensetting for persontog](#) – Høringsvedlegg til Network Statement 2022

[Prising av bruk av hensettingsspor for godstog](#) – Høringsvedlegg til Network Statement 2023

[Vedlegg 5 Tilgang til godsterminaler \(tidligere kalt Tjenestekatalogen\)](#)

## 7.3.2 Stasjoner for passasjerer

### 7.3.2.1 Generell informasjon

Det er 334 operative togstasjoner og holdeplasser tilknyttet jernbanenettet, som alle driftes og forvaltes av Bane NOR. For detaljer om hver enkelt stasjon, inkludert hvilke tjenester som tilbys både til jernbaneforetak og passasjerer, se [vår oversikt over stasjoner](#). Kontaktinformasjon for hver stasjon finnes på [Bane NOR Eiendom](#).

Nedenfor følger en overordnet beskrivelse av tjenestene som tilbys på stasjoner for passasjerer.

### 7.3.2.2 Tjenester

Stasjonstjenester inkluderer alle aspekter av drift og vedlikehold av stasjonen, som:

- utvendig og innvendig renhold
- korrektivt og forebyggende vedlikehold
- belysning (utvendig og innvendig)
- drift og vedlikehold av tekniske anlegg (for eksempel heiser, ventilasjonsanlegg, oppvarming og alarmsystemer)
- vaktmestertjenester og vakthold
- brøyting og strøing av plattformer og tilkomstarealer.

Personperronger for av- og påstigning regnes som en del av jernbaneinfrastrukturen i henhold til jernbaneforskriften § 4-1 c) er inkludert i den minste pakken med tjenester. Dette gjelder også enkelte adkomstveier for passasjerer, samt sikkerhets- og teknisk utstyr knyttet til jernbaneinfrastrukturen.

Stasjonstjenester omfatter også formidling av kunde- og trafikkinformasjon.

Tjenestetilbudet varierer mellom stasjoner avhengig av standard og størrelse. For detaljer om fasilitetene ved hver stasjon, se [vår oversikt over stasjoner](#).

Bane NOR definerer standard på stasjonene i samsvar med reguleringene i [AST, kapittel 9.1.5](#). Togselskapene kan ikke reservere seg mot enkelte tjenesteelementer som utgjør stasjonstjenesten.

### 7.3.2.3 Beskrivelse av serviceanlegg

For oversikt over publikumsfasiliteter, kart, informasjon om spor og plattformer samt skjematiske sporplaner, se [vår oversikt over stasjoner](#).

### 7.3.2.4 Priser

Tjenestene spesifisert i kapittel 7.3.2.2 prises etter produksjonskostnad pluss en rimelig fortjeneste. Prisene for stasjonstjenester er basert på trafikkpakker. For mer informasjon, se rapporten [Prising av stasjoner](#).

- **Enkeltstasjoner:** Årsabonnement beregnes basert på stasjonens totale kostnader.
- **Flerbrukerstasjoner:** Kostnadene fordeles mellom brukerne etter andelen av avganger ved stasjonen i ruteplanen.

Tabell 2: Gjeldende priser for enbrukerstasjoner for 2025 (basert på 2025-priser)

Portefølje	Sum kostnader
Trafikkkpakke 1	51 145 808
Trafikkkpakke 2	123 183 267
Trafikkkpakke 3	45 347 898
Trafikkkpakke Øst: Andel Gjøvikbanen	16 161 488
Trafikkkpakke Øst: Øvrige banestrekninger	184 346 643

Tabell 3: Gjeldende priser for flerbrukerstasjoner for 2025, basert på 2025-priser og faktiske passasjerutvekslinger i 2023

Portefølje	Sum kostnader	Avganger, 2023	Estimert kostnad per avgang
Flerbrukerstasjoner	317 303 985	2 366 683	134

Eksempel på beregning av årsabonnement for trafikkkpakke j:

Sum kostnader for enbrukerstasjoner i trafikkkpakke j +  
 (Avganger fra flerbrukerstasjoner i trafikkkpakke j \* Kostnad per avgang)

For selskaper som ikke har en trafikkkpakke, vil årsabonnementet bli likt antall avganger fra flerbrukerstasjoner ganget med kostnad per avgang.

### 7.3.2.5 Tilgangsbetingelser

Alle har mulighet til å søke om ruteleie. Innvilget ruteleie må inkludere tilgang til å stoppe på den aktuelle stasjonen. Se del 3 Tilgangsbetingelser og del 4 Kapasitetsfordeling for mer informasjon.

### 7.3.2.6 Kapasitetsfordeling

Se del 4 Kapasitetsfordeling.

## 7.3.3 Godsterminaler

### 7.3.3.1 Generell informasjon

Godsterminalenes geografiske plassering, detaljerte beskrivelser, og kontaktinformasjon er tilgjengelige på våre oversikter over [terminaler](#) og [sidespor](#).

### 7.3.3.2 Tjenester

Godsterminaltjenester inkluderer:

- utstedelse av lisenser til operatører for servicetjenester på terminalen
- IKT-løsninger (inkludert Terminal Operations System - TOS)
- feiing, rydding og renhold av terminalområdet
- vedlikehold av spor, kontaktledninger, signalanlegg og annet teknisk utstyr
- aksess-/gatekontroll og annet vakthold
- utvendig belysning og elektroarbeid (inkludert sporvekselvarme)
- snøbrøyting og strøing (brøyting av spor, lastegater og tilkomstarealer)
- areal for lagring av lastbærere.

Trafikkstyring – det vil si styring av tog-, lokomotiv- og vognbevegelser samt lastebiler på terminalen – er inkludert i Den minste pakken med tjenester.

Tjenestetilbudet varierer mellom terminalene avhengig av standard og størrelse. Terminalene deles inn i to kategorier: kombi-/vognlastterminaler og tømmerterminaler.

Godsramper tilpasset for lasting og lossing er en del av jernbaneinfrastrukturen etter jernbaneforskriften § 4-1 c) og omfattes av den minste pakken med tjenester, også når godsrampe ligger i tilslutning til eller er tilknyttet en godsterminal. Tilgangstjenesten gjelder også bruken av terminalsporene.

Bane NOR leverer ikke skifte-, laste- og lossetjenester på terminalen. Jernbaneforetak må inngå kontrakt med forhåndsgodkjente terminaloperatører for disse tjenestene. Omfanget av tjenestetilbudet varierer fra terminal til terminal.

For informasjon om hvilke terminaloperatører som utfører tjenester ved de enkelte terminalene, se [vår oversikt over terminaler](#).

Godsterminalenes ankomstspor er åpne for tog døgnet rundt hele året. Åpningstider for inn- og utekspering av gods, samt inn- og utkjøring av biler, kan variere.

### 7.3.3.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Se [vår oversikt over terminaler](#) for mer informasjon om de enkelte terminaler. Her finner du også informasjon om tømmerterminaler og havnespor og -terminaler.

### 7.3.3.4 Priser

Priser for tilgang til godsterminaler i Bane NORs regi fastsettes i henhold til marginkostnad. Bane NOR har ikke hatt en økonomimodell egnet for kostnadsbelastning på denne type tjenester. For å anslå størrelsen på aktuelle drift- og vedlikeholdskostnader knyttet til godsterminaler og hensettingsspor benyttet Bane NOR kostnadstall for Alnabru som representant for eldre terminaler og Ganddal som



representant for nyere terminaler. Dette ga en årlig gjennomsnittskostnad på NOK 650 pr. meter i 2018-priser for kombi-/vognlastterminaler eksklusiv kapitalbindingen.

Basert på sporlengdene på terminalene ble kostnadene for den enkelte terminal kalkulert. Basert på antall anløp per terminal ble marginalkostnadene for tilgang til godsterminalene estimert ved minste kvadraters metode. Dette framgår av kapittel 2.5 og 3.2.2 i [vedlegg 5 Tilgang til godsterminal](#) (tidligere kalt Tjenestekatalog) som ble utarbeidet i 2016 og revidert i 2024.

For tømmerterminaler vil kostnadene være vesentlig lavere.

Prising for bruk av kombi-/vognlastterminal er delt i to: terminalavgift og terminaltjenester.

#### Terminalavgift

Bane NOR innkrever terminalavgift etter følgende satser:

Tabell 4: Priser for tilgang til kombi-/vognlastterminaler (2025-priser)

Terminal	Pris per toganløp
Alnabru	223
Rolvøy	360
Kristiansand/Langemyr	360
Ganddal	360
Bergen/Nygårdstangen	360
Åndalsnes	360
Trondheim/Brattøra/Heimdal	149
Mosjøen	360
Mo i Rana	360
Fauske	312
Bodø	235
Narvik/Fagernes	360

Tabell 5: Priser for tilgang til tømmerterminaler (2025-priser)

Terminal	Pris pr. toganløp
Atna	30
Auma	30
Borgestad	30
Braskereidfoss	30
Bø	30
Flesberg	30
Formofoss	30

Hove	30
Hønefoss	30
Jevnaker	30
Koppang	30
Kvam	30
Lassemoen	30
Lunde	30
Nesbyen	30
Norsenga	30
Steinkjer	30
Støren	30
Sørli	30
Vestmo	30

Det betales kun for avgangsterminal og for tog som kjører minst 5 kilometer fra denne.

#### Terminaltjenester

Leverandør av terminaltjenester tar betalt for de tjenestene som ytes. Alle terminaltjenester utføres av forhåndsgodkjente terminaloperatører. Jernbaneforetakene må inngå tjenesteavtale med disse operatørene.


For informasjon om hvilke terminaloperatører som utfører tjenester ved de enkelte terminalene, se [vår oversikt over terminaler](#).

#### 7.3.3.5 Tilgangsbetingelser

Tilgangsbetingelser for bruk av godsterminaler er delt i to: Bane NORs tilgangsbetingelser og terminaloperatørens tjenestevilkår.

##### Bane NORs tilgangsbetingelser

Tilgangsvilkår for jernbaneforetak til laste og losseområder på Bane NORs godsterminaler, utover tildelte ruteleier gjennom kapasitetsfordelingsprosess, er som følger:

- Data må utveksles med Bane NORs TOS. Detaljer er beskrevet i [AST, vedlegg 2: Trafikkdata til Bane NOR](#).
- Jernbaneforetak må ha avtale med terminaloperatør med gyldig tilgangsavtale med Bane NOR, eller selv inngå slik avtale.
- Øvrige bestemmelser finnes i [Terminalhåndboken](#) .

##### Terminaloperatørens vilkår for tjenestene

For informasjon om hvilke terminaloperatører som utfører tjenester ved de enkelte terminalene, se [vår oversikt over terminaler](#). For ytterligere informasjon om

godsterminalene og tjenester, se kapittel 7.3.3.2.

### 7.3.3.6 Kapasitetsfordeling

Kapasitet på godsterminalene tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Denne prosessen er beskrevet i del 4 Kapasitetsfordeling.

For å maksimere effektiviteten i bruken av Bane NORs terminaler er det etablert makstider for lasting og lossing. Disse makstidene fungerer som et utgangspunkt for sporplanlegging, men avvik kan tillates dersom sporkapasiteten tillater det og dersom avviket medfører mer effektiv bruk av terminalen.

**Makstider for kombiterminaler:**

- **Avgående tog:** 2 timer
- **Ankommende tog:** 2:15 timer
- **Spiss-snuing:** 3:30 timer

**Makstid for tømmerterminaler:**

- **Lasting og lossing:** 5 timer

### 7.3.3.7 Prinsipper for samordning

**Hensikt**

Disse prinsippene angir hva Bane NOR vil vektlegge når vi kommer med forslag til kapasitetsfordeling i godsterminaler under samordningsprosessen. Hensikten er å sikre nøytral, forutsigbar og samfunnseffektiv tildeling av plass i laste-/lossespor i Bane NORs godsterminaler.

**Bakgrunn**

Bane NOR tilstreber å imøtekomme alle søknader om spor i godsterminaler. Når kapasiteten ikke er tilstrekkelig til å dekke alle søknader, vil Bane NOR forsøke å samordne søknadene (se kapittel 4.5.4 for samordningsprosessen). Bane NOR kan komme med forslag til kapasitetsfordeling som kan avvike fra de opprinnelige søknadene innen rimelige grenser.

Godsterminaler har ulike spesifikasjoner som sporenlengde, behov for skiftekapasitet og nærhet til depot. Kapasitetsfordelingen vil ta hensyn til disse faktorene for å oppnå en effektiv utnyttelse.

Hvis togselskapene ikke aksepterer Bane NORs forslag til kapasitetsfordeling, kan prosessen gå videre til tvisteløsning og eventuelt erklæring om overbelastning. Samfunnsøkonomisk analyse kan da benyttes for å løse konflikten.

## Forutsetninger for søknader om kapasitet i godsterminaler

- Togselskapene må søke om spesifikke laste-/lossespor i ruteplansøknaden. Bane NOR fastsetter veiledende tider i sporene, og det er en forutsetning for ruteplansøknaden at togselskapene ikke kan kreve mer tid enn den angitte veiledende tiden.
- Terminalspesifikke driftsvilkår er krav Bane NOR stiller til togselskapene, relatert til bruk av terminalen, som bruk av laste-/lossespor, hensettingsspor, depotområder, anleggsperioder. Driftsvilkårene vil være tilgjengelige i Bane NORs Terminalhåndbok eller publiseres i oppstartsbrev for ruteplanprosessen.
- Bane NOR kan holde av kapasitet for uforutsette hendelser, som skadde vogner, for å sikre forsvarlig drift.

## Prioritering av PaPs-ruter

PaPs-ruter (Pre-arranged Paths) er forhåndskonstruerte ruter gjennom godskorridorer til og fra Europa. Norge er en del av ScanMed RFC-korridoren. PaPs-ruter inkluderer både kapasitet på linjen og i laste-/lossespor. Kapasiteten for PaPs-ruter fastsettes før den ordinære kapasitetsfordelingsprosessen og og tilgjengeliggjøres som ferdige katalogruteleier som togselskap kan søke på. PaPs-rutene, inkludert tid i på godsterminalen, er forhåndsdefinerte og kommer derfor ikke til å endres i kapasitetsfordelingsprosessen.

## Prinsipper for forslag til kapasitetsfordeling i samordningen

Hvis Bane NOR finner at ikke alle søknadene kan imøtekommes fullt ut, vil kapasitetsfordelingen baseres på følgende prinsipper, i prioritert rekkefølge:

1. **Toglengde i forhold til laste-/lossesporlengde:** lange laste-/lossespor skal fortrinnsvis brukes til lange tog.
2. **Rutetider (avgangs-/ankomsttid):** lasting skal startes så nær avgangstid som mulig, og lossing så nær ankomsttid som mulig, for å minimere ventetid og optimalisere kapasitetsbruken.
3. **Minimering av skifting:** kapasitetsfordelingen skal forsøke å minimere behovet for skifting, for å forbedre effektiviteten og redusere tidsbruken.
4. **Nærhet til depot:** fordelingen av kapasitet i laste-/lossespor skal ta hensyn til avstanden til depot, for å optimalisere logistikk og håndtering.
5. **Minimering av endringer i søknader om internasjonale ruteleier:** kapasitetsfordelingen skal i størst mulig grad unngå å endre eksisterende internasjonale ruteleier for å sikre kontinuitet i internasjonal godstransport.
6. **Andre relevante forhold:** eventuelle andre relevante forhold, inkludert økonomiske konsekvenser som søkeren har gjort gjeldende i kapasitetssøknaden, vil også bli vurdert.

Hvis togselskapene har søkt om andre spor enn de sporene som prinsippene kvalifiserer for, vil Bane NOR kontakte selskapet for å vurdere alternative løsninger.

#### Avvik fra prinsippene for samordning

Terminalene kan ha behov for å fravike prinsippene hvis alternative løsninger viser seg å være mer hensiktsmessige. For eksempel kan det være mer fordelaktig å benytte alle tilgjengelige spor, selv om det i enkelte tilfeller kan medføre at enkelte spor benyttes lite.

Hvis Bane NOR foreslår en kapasitetsfordeling som avviker fra prinsippene, skal dette skje i samråd med de berørte togselskapene. Avviket må begrunnes skriftlig.

### 7.3.4 Skiftestasjoner og skifteanlegg

#### 7.3.4.1 Generell informasjon

Skifting kan utføres på flere steder i Bane NORs nettverk. Enkelte lokasjoner tilbyr skifting som en kommersiell tjeneste fra jernbaneforetak, mens skifting også kan utføres av jernbaneforetak selv på områder hvor baneforholdene tillater dette.

For en oversikt over lokasjoner hvor skifting tilbys som av jernbaneforetak som kommersiell tjeneste, se tabellen nedenfor.

#### 7.3.4.2 Tjenester

Tabell 6: Jernbaneforetak som tilbyr skifting på ulike lokasjoner

Terminal	CargoNet	Grenland Rail	OnRail	BLS Rail
Alnabru	X		X	X
Sundland (Drammen)	X	X		X
Elverum		X		X
Kongsvinger				X
Hamar				X
Halden		X		X
Kongsberg/Flesberg		X		X
Ørvik (Brevik)		X		
Borgestad				
Ganddal	X		X	X
Bergen/Nygårdstangen	X		X	X
Trondheim/Stasjon	X			X
Narvik/Fagernes	X			
Heimdal	X		X	X
Langemyr	X			X
Rolvsøy	X			X

Sarpsborg	X			X
Fauske	X			
Mo I Rana	X			
Mosjøen	X			

### Operatører som tilbyr skifting

For ytterligere informasjon om tjenestetilbud fra operatører som tilbyr skifting, se operatørens nettsted.

[CargoNet](#) 

[Grenland Rail](#) 

[OnRail](#) 

[BLS Rail](#) 

Bane NOR tilbyr for tiden ikke skifting. Hvis behov, kan Bane NOR formidle kontakt med virksomhet som kan foreta skifting på andre steder enn de som er nevnt i tabellen over.

### Kontakt Bane NOR OSS

 E-post

[oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

#### 7.3.4.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Se informasjon om relevante anlegg i [vår oversikt over terminaler](#).

#### 7.3.4.4 Priser

Prising for bruk av skifteanlegg er delt i to: terminalavgift og betaling for tjeneste.

##### Terminalavgift

Bane NOR innkrever terminalavgift. Se kapittel 7.3.3.4 for detaljer om priser for tilgang til godsterminaler.

##### Betaling for tjeneste

Leverandør av skiftetjenesten tar betalt for tjenesten. Se kapittel 7.3.4.2, tabell 6 for informasjon om hvilke jernbanefortak som tilbyr skifting på de ulike terminalene.

#### 7.3.4.5 Tilgangsbetingelser

Tilgangsvilkår til skifteområdene er:

- **Tildelt ruteleie:** skal være i samsvar med kapasitetsfordelingsprosessen.
- **Avtale med Bane NOR:** jernbaneforetak får rett til å benytte Bane NORs skifteområder ved å inngå AST med Bane NOR

Sikkerhets- og teknisk utstyr på skiftestasjoner og skifteanlegg er en del av jernbaneinfrastrukturen etter kapittel 5.2 og omfattes av den minste pakken med tjenester.

Se kapittel 7.3.4.2 , tabell 6 for informasjon om hvilke jernbanefortak som tilbyr skifting på de ulike terminalene.

### 7.3.4.6 Kapasitetsfordeling

Kapasitet tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Denne prosessen er beskrevet i del 4 Kapasitetsfordeling.

## 7.3.5 Driftsbanegårder og hensetting

### 7.3.5.1 Generell informasjon

Bane NOR tilbyr hensetting på flere lokasjoner over hele landet. For detaljert informasjon om de enkelte driftsbanegårder og hensettingsanlegg, se [vår oversikt over hensettingsområde](#).

### 7.3.5.2 Tjenester

Tjenesten omfatter «parkering» av både person- og godstog, både for driftspause og langsiktig hensetting.


Bane NOR tilbyr ikke klargjøringstjenester som innvendig vask og lignende. Brukere kan imidlertid benytte egne leverandører for slike tjenester ved Bane NORs anlegg.

For informasjon om tjenester som tilbys eller kan tilbys ved det enkelte anlegg, se [vår oversikt over hensettingsområde](#).

**Informasjon om strømforsyning for hensatte kjøretøy:**

- kjøretøy med egen strømvaktaker
  - hovedløsning: fra kontaktledningen (inkludert redundans)
  - midlertidig reserveløsning: eksisterende togvarmeposter for kjøretøy med tilkoblingsmulighet
- kjøretøy uten egen strømvaktaker
  - hovedløsning: fra togvarmepost.

## Hovedvilkår

- Hensetting under spenningsatt kontaktledning må oppfylle elsikkerhetskrav, mottatt strømforsyning eller ikke.
- Klatrevennlig materiell skal ikke stå under spenningsatt kontaktledning uten korrekt sikring. For mer informasjon, se [TRVs Veiledning for elsikkerhet ved hensetting under spenningsatt kontaktledning](#) .
- Vilkår for elsikkerhet, inkludert klatrevennlig materiell, er beskrevet i TRV (se lenke over), SJN 2.9, og TJN 3.20.

### 7.3.5.3 Beskrivelse av serviceanlegg

For beskrivelser av de enkelte anleggene, se [vår oversikt over hensettingsområde](#).

For informasjon om lokalisering og eierskap til hensettingsspor, kontakt Bane NOR

#### Kontakt Bane NOR OSS

✉ E-post

[oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

### 7.3.5.4 Priser

Tilgangen til Bane NORs hensettingsspor prises i henhold til marginalkostnaden, og er inkludert i den minste pakken med tjenester.

#### Priser hensetting av persontog

Hensetting av persontog prises i henhold til kostnadene for å yte tjenesten, inkludert en rimelig fortjeneste. Kostnadene omfatter:

- drift og vedlikehold
- trafikkstyring
- administrasjon
- kapitalkostnader.

I forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen fastsettes også behovet for hensetting. Prisene er i utgangspunktet et års «abonnement» og er fastsatt per meter togmateriell. For Lodalen og Drammen er prisene timebaserte og fastsatt ut fra antall tildelte timer.

Parkering under én time er gratis i flerbrukeranleggene.



For mer informasjon om prisingen av hensettingsområder, se rapporten [Prising av hensetting for persontog](#).

**Tabell 7: Abonnementspriser for hensetting/parkering (2025-priser)**

Hensettingsområde	Årspris per meter	Timepris per meter
Østlandet	5 197	1,44
Resten av landet	2 948	0,82

Når det gjelder hensetting fakturerer Bane NOR det enkelte jernbaneforetaket ut ifra kjøretøyets lengde.

#### **Priser for hensetting av godstog**

Prisene for hensetting av godstog bygger på en prismodell som ble innført i 2023. For dokumentasjon, se [Prising av bruk av hensettingsspor for godstog](#).

Hensettingsspor skal baseres på tildelt hensetting i ruteplan som er registrert i Bane NORs IT-system til kapasitetsfordeling TPS/HDVG. Jernbaneforetak må derfor melde inn hensettingsbehov i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen eller ved operativ ruteplanlegging. Hensetting av togmateriell som ikke er i bruk, men som er parkert på områder som eies av Bane NOR skal også meldes inn i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen. Hensatt togmateriell som ikke blir registrert i TPS/HDVG må fjernes.

#### **Driftshensetting**

Bruk av hensettingsspor vil være gratis de første 48 timene etter ankomst ved terminal/hensettingsområde.

#### **Segmentering**

Det vil være én sats for bruk av hensettingsspor på A-områder, og én for resten av landet, B-områder. Satsen i A-områder vil være høyere enn i B-områder. I denne omgang er det kun Alnabru som vil defineres som A-område.

#### **Prisenhet**

Det vil bli en abonnementsbasert prising for bruk av hensettingsspor for godstog. Det vil si at jernbaneforetak betaler en årlig pris basert på planlagt hensetting i ruteplanen.

Jernbaneforetak betaler en sats per time per påbegynt 100 meter hensatt materiell, avhengig av om det er driftshensetting eller langtidshensetting og om hensettingen skjer på et A- eller B-område.

#### **Hensetting utenom ruteplan**

Ved oppståtte behov som ikke er med i ruteplan, vil jernbaneforetaket måtte betale en timepris tilsvarende timeprisen ved tildelt hensetting.

#### **Kostnadsgrunnlag og priser**

Kostnadene omfatter

- drift og vedlikehold
- avskrivninger
- trafikkstyring.

Pris skal ikke overstige kostnaden ved å yte dem, med et tillegg for en rimelig fortjeneste. I dette tilfellet settes prisene betydelig lavere enn kostnaden knyttet til å yte tjenesten. Følgende priser vil være gjeldende fra 2025:

**Tabell 8: Pris per time per påbegynt 100 meter materiell i kroner (2025-priser)**

Hensettingsområde	Pris første 48 timer	Pris etter 48 timer
Alnabru	0	31
Andre områder	0	6

### 7.3.5.5 Tilgangsbetingelser


Jernbaneforetak og andre søkere får tilgang til driftsbanegårder og hensettingsanlegg ved å inngå AST med Bane NOR. Søknad om bruk av driftsbanegårder og tjenester skal gjøres til gjeldende priser.

#### Bruk av sidespor for lagring av kjøretøy:

- **Korttidslagring:** søkere som har behov for spor til lagring av kjøretøy som benyttes i daglig og regelmessig drift skal melde inn dette behovet i kapasitetsfordelingsprosessen (les mer i del 4 Kapasitetsfordeling).
- **Langtidslagring:** søkere som har behov for sporplass til langtidslagring av kjøretøy skal ta behovet opp med Bane NORs OSS.

#### En forespørsel skal inneholde følgende opplysninger:

- behov for sporplass (målt i meter)
- eventuelt behov for tilleggstjenester (som for eksempel elektrisk kraft til togoppvarming)
- foretrukket lagringssted
- aksellast.

Alle behov for tilgang til spor for arbeid på kjøretøy skal følge [Bane NORs Operative Regelverk](#) .

## Kontakt Bane NOR OSS

✉ E-post

[oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

### 7.3.5.6 Kapasitetsfordeling

Kapasitet tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Denne prosessen er beskrevet i del 4 Kapasitetsfordeling.

## 7.3.6 Vedlikeholdsanlegg

### 7.3.6.1 Generell informasjon

Per 2020 eier Bane NOR alle vedlikeholdsanlegg i Norge hvor det tilbys tjenester til jernbaneforetak. Bane NOR har imidlertid ulike roller på de ulike anleggene.

Flere av Bane NORs vedlikeholdsanlegg er utleid med eksklusive avtaler, enten til jernbaneforetak eller til vedlikeholdsutøvere. I disse anleggene styrer ikke Bane NOR kapasiteten. Følgende anlegg omfattes av disse avtalene:

- Alnabru (Oslo)
- Bergen
- Bodø
- Brattøra (Trondheim)
- Fagernes (Narvik)
- Filipstad (Oslo)
- Flåm
- Kongsvinger
- Kvaleberg (Stavanger)
- Lodalen Fjellstallen (Oslo)

På øvrige vedlikeholdsanlegg styrer Bane NOR kapasiteten, og vedlikeholdsutøvere har ikke eksklusiv tilgang. Jernbaneforetak med avtale om tilgang kan benytte seg av andre vedlikeholdstilbydere. Dette gjelder følgende anlegg:

- Grorud (Oslo)
- Lodalen (Oslo)
- Marienborg (Trondheim)
- Skien
- Sundland (Drammen)

En fullstendig oversikt over vedlikeholdsanlegg finnes på [vår oversikt over verksteder](#).

#### 7.3.6.2 Tjenester

Bane NOR tilbyr ikke vedlikeholdstjenester for togmateriell.

På anlegg hvor Bane NOR styrer kapasiteten, er jernbaneforetak ansvarlige for å inngå avtaler om vedlikeholdstjenester med en vedlikeholdsutøver eller bruke egne ressurser.

For informasjon om tjenester på anlegg hvor Bane NOR ikke styrer kapasiteten, [vår oversikt over verksteder](#).

#### 7.3.6.3 Beskrivelse av serviceanlegg

For informasjon om fasilitetene på de ulike vedlikeholdsanleggene, se [vår oversikt over verksteder](#). Bane NOR gjør oppmerksom på at avvik kan forekomme ettersom tilbudet utvikles.

#### 7.3.6.4 Priser

Bruk av anlegg som forutsetter bruk av jernbaneinfrastruktur som prises som en del av den minstepakken med tjenester, prises også som en del av den minste pakken med tjenester, uavhengig av anleggets eierskap eller hvem som styrer kapasiteten.

Pris for verkstedtilgang beregnes etter mottatt forespørsel og avhenger av flere faktorer som avklares ved forespørselen. Verkstedtilgang prises etter prinsippet om kostpris med tillegg for en rimelig fortjeneste.

#### Tilbydere av vedlikeholdstjenester

[Agilia AS](#) 

[EuroMaint](#) 

[Mantena](#) 

[Nordisk Togteknikk](#) 

[Sodexo AS](#) 

[Stadler](#) 

### 7.3.6.5 Tilgangsbetingelser

Bane NORs generelle tilgangsbetingelser er beskrevet i del 3 Tilgangsbetingelser.

For vedlikeholdsanlegg der Bane NOR styrer kapasiteten vil det tilkomme særskilte leie- og driftskostnader. Søker må inngå avtale med Bane NOR om tilgang. Jernbaneforetak og andre søkere som ønsker avtale kan kontakte Bane NOR ved Pål Anthonsen.

#### **Pål Anthonsen**

Rådgiver forretningsutvikling

✉ E-post

[pal.sigurd.anthonsen@banenor.no](mailto:pal.sigurd.anthonsen@banenor.no)

Vedlikeholdsutøver fastsetter selv vilkår for tjenestene som ytes.

Bane NOR fastsetter ikke tilgangsbetingelser for anlegg der Bane NOR ikke styrer kapasiteten i anlegget. Se kapittel 7.3.6.1 for oversikt over hvilke anlegg dette gjelder.

### 7.3.6.6 Kapasitetsfordeling

Sportilgang fram til vedlikeholdsanlegg tildeles gjennom Kapasitetsfordelingsprosessen. Denne prosessen er beskrevet i del 4 Kapasitetsfordeling.

Kapasitet i de vedlikeholdsanleggene der Bane NOR styrer kapasiteten tildeles i henhold til «rutine for styring og forvaltning av sporbruksplan»; se [Verkstedhåndboken](#) for mer detaljer.

Kapasitetsfordeling i de vedlikeholdsanleggene der Bane NOR ikke styrer kapasiteten fastsettes og beskrives av den som styrer kapasiteten; for mer informasjon, se [vår oversikt over verksteder](#).

## 7.3.7 Andre tekniske anlegg, herunder rengjørings- og vaskeanlegg

### 7.3.7.1 Generell informasjon

Samtlige rengjørings- og vaskeanlegg er per 2020 tilknyttet vedlikeholdsanlegg. For en oversikt over tilgjengelige tjenester i andre tekniske anlegg, inkludert rengjørings- og vaskeanlegg, se [vår oversikt over infrastruktur](#).

### 7.3.7.2 Tjenester

#### 7.3.7.2.1 Avisingsanlegg

Det finnes ett avisingsanlegg i Norge, lokalisert på Alnabru godsterminal. Dette anlegget er dimensjonert for å håndtere opptil 4000 meter med godstog per døgn.

### 7.3.7.2.2 Installasjoner knyttet til «Tilstandsovervåking av rullende materiell»

Bane NOR eier og drifter et system for tilstandsovervåking av rullende materiell (FleetONE) som inkluderer:

- **Hjulskadedetektorer/hjulslagdetektorer:** det finnes totalt fem hjulskadedetektorer/hjulslagdetektorer knyttet til et sentralt overvåkingssystem kalt FleetONE (per august 2020). Disse detektorene overvåker hjul og hjullager for skader, som kan identifiseres ved passering av detektorene. Det er også to ekstra hjulskadedetektorer tilknyttet andre systemer som ikke er tilgjengelige gjennom FleetONE.
- **Akustiske lagerskadedetektorer:** tre akustiske lagerskadedetektorer er også koblet til FleetONE. Disse detektorene gir informasjon om tilstanden på hjullager.
- I tillegg er det, per august 2020, installert fem varmgangsdetektorer på strategiske steder i jernbanenettet. Disse er knyttet opp til andre systemer. Se beskrivelse av disse lenger ned i kapitlet.

Jernbaneforetaket må utføre jevnlig overvåking av tilstanden på eget rullende materiell ved hjelp av systemet, og har selv ansvaret for å utnytte gevinsten av systemet.

Togleder (Bane NOR) vil motta alarm fra systemet når et hjulslag overskrider definert terskel. Toget skal da etter instruksjoner fra togleder, redusere hastigheten eller stoppe, avhengig av alvorlighetsgrad. Grunnen til dette er at dersom toget ikke stopper eller reduserer farten kan dette resultere i alvorlig skade på infrastrukturen over lengre strekninger.

I tilfeller hvor infrastrukturen skades, vil systemet bli benyttet for å vurdere hvem som er ansvarlig for skaden, noe som kan føre til krav om erstatning fra ansvarlig part, potensielt et jernbaneforetak.

#### FleetONE

Systemet er tilgjengelig via et WEB-grensesnitt. Følg lenken ved behov for tilgang, trykk på registrer oppe i høyre hjørne. Administrator må godta før man får tilgang. For hjelp kontakt OPM-brukerstøtte.

#### FleetONE

Logg inn [↗](#)

## Kontakt OPM Brukerstøtte

📞 Telefon

[+47 73410110](tel:+4773410110)

✉ E-post

[opm.brukerstotte@banenor.no](mailto:opm.brukerstotte@banenor.no)

### Prinsipper for RFID-merking av tog/vogner

RFID-merking er påbudt, det vil si at alt rullende materiell skal være utstyrt med RFID-brikker. Jernbaneforetaket har selv ansvar for at alle tog/vogner er utstyrt med RFID-brikker i henhold til gjeldene prinsipper, og at oppbygningen av ID-en til brikken er korrekt. RFID brukes for identifisering av rullende materiell i overvåkingssystemet, og gir derfor en entydig og rask varsling til jernbaneforetaket ved hjulslag og/eller lagerskader. Bane NOR kan gi sanksjoner mot jernbaneforetak som ikke overholder kravet om RFID-merking, blant annet i form av bøter.

## Last ned veiledning for RFID

↓ [Prinsipper for RFID-merking av tog eller vogner](#)

(PDF 164,61 KB)

### Prinsipper for bruk av RFID-merking

Bane NOR har intensivert sitt fokus på prediktivt vedlikehold for å forbedre tilstanden og levetiden til jernbaneinfrastrukturen. Som en del av denne innsatsen, gjennomfører Bane NOR årlige stikkprøver ved hjelp av FleetONE-systemet, som overvåker tilstanden til hjul og hjullager hos ulike jernbaneforetak. Dersom disse inspeksjonene avdekker mangelfullt vedlikehold eller dårlig oppfølging, vil Bane NOR kreve at det aktuelle jernbaneforetaket forbedrer sine vedlikeholdsrutiner for å redusere belastningen og slitasjen på jernbaneinfrastrukturen.

Jernbaneforetakene er de primære mottakerne av fordelene fra dette overvåkingssystemet, da dataene og prediksjonene som systemet leverer kan brukes til å optimalisere vedlikeholdet av hjul og hjullager. På grunn av dette er det jernbaneforetakene selv som må dekke support-kostnadene til leverandøren av systemet, som per august 2020 var Track IQ. Bane NOR, som eier detektorene, tar ansvar for kostnadene knyttet til drift og vedlikehold av selve detektorene. Bane NORs vedlikeholdsavtale med systemleverandøren inkluderer også en standard delavtale for support som jernbaneforetakene kan benytte seg av.

### Varmgangsdetektorer

Bane NOR har per august 2020 fem varmgangsdetektorer i bruk, en ved Gravhalsen på Bergensbanen, tre nær Trondheim og en på Ofotbanen. Disse detektorene måler

temperaturen på hjullager og varsler om eventuell varmgang som kan føre til alvorlig skade på infrastrukturen.

Målingene fra detektorene nær Trondheim blir behandlet ved hver enkelt installasjon og overføres til en SQL-database på Marienborg i Trondheim. Eventuelle alarmer vil overføres direkte via et eget grensesnitt til togleder i Region Midt som stopper tog og videreformidler til jernbaneforetaket.

Alarmer fra detektoren ved Gravhalsen mottas av togleder i Bergen via lokalt vaktlag. Data fra denne detektoren er også tilgjengelig via et WEB-grensesnitt og jernbaneforetak som ønsker kan få tilgang til data fra sine tog.

### 7.3.7.3 Beskrivelse av serviceanlegg

**Tabell 9: Oversikt over hjulskadedetektorer/hjulslagdetektorer**

Lokasjon	Bane	Detaljer	FleetONE
Langum	Sørlandsbanen	Mellom Gulskogen stasjon og Mjøndalen stasjon	Ja
Huseby	Drammensbanen venstre hovedspor	Mellom Brakerøya stasjon og Lier stasjon	Ja
Høyseth	Dovrebanen	Mellom Ler stasjon og Lundamo stasjon	Ja
Skatval	Nordlandsbanen	Mellom Skatval stasjon og Langstein stasjon	Ja
Straumsnes	Ofofbanen	Mellom Djupvik stasjon og Straumsnes stasjon	Ja
Haugfjell	Ofofbanen	Mellom Katterat stasjon og Bjørnfjell stasjon	Nei
Gravhalsen	Bergensbanen	Mellom Myrdal stasjon og Upsete holdeplass	Nei

**Tabell 10: Oversikt over akustiske lagerskadedetektorer**

Lokasjon	Bane	Detaljer	FleetONE
Huseby	Drammensbanen begge hovedspor	Mellom Lier stasjon og Brakerøya stasjon	Ja
Skatval	Nordlandsbanen	Mellom Skatval stasjon og Langstein stasjon	Ja
Straumsnes	Ofofbanen	Mellom Djupvik stasjon og Straumsnes stasjon	Ja

**Tabell 11: Oversikt over varmgangsdetektorer**

Lokasjon	Bane	Detaljer
Haugan	Nordlandsbanen	Mellom Vikhammer stasjon og Midtsand stasjon
Hegra	Meråkerbanen	Øst for Hegra holdeplass
Skatval	Nordlandsbanen	Mellom Skatval stasjon og Langstein stasjon



Straumsnes	Ofofbanen	Mellom Djupvik stasjon og Straumsnes stasjon
Myrdal	Bergensbanen	Før Gravhalstunellen retning Bergen

#### 7.3.7.4 Priser

Prisingen for support, oppsett og tilpasninger av systemet tilpasses hvert enkelt jernbaneforetak basert på den avtalen de inngår med systemleverandøren. Avtalen må som et minimum inkludere registrering av jernbaneforetakets RFID-brikker i systemet, samt sikre at nødvendig vedlikeholdsnivå kan opprettholdes.

Dersom jernbaneforetaket inngår en direkte avtale med leverandøren, vil de få tilgang til fjernsupport og andre fordeler. Eksempler på slike fordeler inkluderer hjelp med integrasjon av systemet mot jernbaneforetakets egne systemer, som dataeksport og eksport av arbeidsordre. Leverandøren kan også forbedre referanseverdiene for de spesifikke hjullagermodellene jernbaneforetaket bruker samt tilpasse andre parametere. Det finnes i tillegg muligheter for å utvikle ny ønsket funksjonalitet etter behov.

#### 7.3.7.5 Tilgangsbetingelser

Ikke relevant.

#### 7.3.7.6 Kapasitetsfordeling

Ikke relevant.

### 7.3.8 Havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet

#### 7.3.8.1 Generell informasjon

For informasjon om havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet, se [vår oversikt over terminaler](#) (havneterminaler og havnespor).

#### 7.3.8.2 Tjenester

Bane NOR tilbyr ikke tjenester i havneanlegg. For informasjon om hvilke tjenester som tilbys i de ulike anleggene, se [vår oversikt over terminaler](#) (havneterminaler og havnespor).

#### 7.3.8.3 Beskrivelse av serviceanlegg

For informasjon om eierskap til havneterminaler med jernbaneforbindelse, se [vår oversikt over terminaler](#) (havneterminaler og havnespor).

#### 7.3.8.4 Priser

Den enkelte tilbyder av havneanlegg fastsetter pris for tjenester. For informasjon om tilbydere, se [vår oversikt over terminaler](#) (havneterminaler og havnespor).

#### 7.3.8.5 Tilgangsbetingelser

For informasjon om tilgangsbetingelser ved havneanlegg, se [vår oversikt over terminaler](#) (havneterminaler og havnespor).

### 7.3.8.6 Kapasitetsfordeling

Sportilgang til og fra havneanlegg tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Denne prosessen er beskrevet i del 4 Kapasitetsfordeling.

### 7.3.9 Avlastningsanlegg

#### 7.3.9.1 Generell informasjon

Hovedformålet med beredskapsterminalene er å muliggjøre laste- og losseoperasjoner for godstog når disse ikke kan nå sin bestemmelsesterminal på grunn av uforutsette hendelser. Disse terminalene fungerer som avlastningsanlegg for å sikre kontinuitet i godstransporten under slike omstendigheter.

Bane NORs beredskapsportal, Beredskap i Bane NOR inneholder detaljert informasjon om beredskapsordninger og prosedyrer. For å få tilgang til denne portalen kreves et passord. Dersom du trenger passord eller ytterligere informasjon, kan du kontakte Bane NORs enhet Beredskap.

#### **Beredskapsportalen**

Taktisk og operativ beredskapsinfo, inkludert rutiner for varsling, håndtering, kommunikasjon og samhandling i nødsituasjoner samt ulike typer analyser.



#### **Kontakt Beredskap**

✉ E-post

[beredskap@banenor.no](mailto:beredskap@banenor.no)

#### 7.3.9.2 Tjenester

Bane NOR legger opp til egenlevering av laste/losse-tjenester på sine avlastingsanlegg.

#### 7.3.9.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Det er avlastningsanlegg på følgende steder:

- Kvam
- Palmafoss Voss
- Støren
- Steinkjer

Se [vedlegg 7.3.9 Avlastningsanlegg](#) for mer informasjon.

#### 7.3.9.4 Priser

Bruker av terminalen skal dekke Bane NORs kostnader for drift og vedlikehold av beredskapsterminal om ikke annet er avtalt. Kostnader som er aktuelle å fakturere er variable, og skal dekke drift og vedlikehold som følge av bruk (herunder snøbrøyting, asfaltering/grusing og reparasjon av skader).

#### 7.3.9.5 Tilgangsbetingelser

Vilkårene for bruk av avlastningsanlegg for beredskapsterminal er som følger:

1. **Hovedformål:** beredskapsterminalen skal primært brukes til laste- og lossevirkosomhet for godstog når disse ikke kan nå bestemmelsesterminalen på grunn av uforutsette hendelser.
2. **Sekundærbruk:** terminalen kan også brukes til andre formål, men med betingelsen om at virksomheten som bruker terminalen må kunne gjøre området tilgjengelig innen fire timer etter å ha mottatt melding om at terminalen skal brukes til hovedformålet.

#### 7.3.9.6 Kapasitetsfordeling

Sportilgang tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Denne prosessen er beskrevet i del 4 Kapasitetsfordeling.

### 7.3.10 Påfyllingsanlegg for drivstoff

#### 7.3.10.1 Generell informasjon

Togdiesel AS tilbyr påfyllingsanlegg for drivstoff på følgende steder:

- Alnabru
- Bodø
- Hamar
- Trondheim–Marienborg
- Mo i Rana
- Røros
- Steinkjer
- Støren
- Åndalsnes

En oversikt over Togdiesel AS' påfyllingsanlegg for drivstoff er gitt i [vedlegg 7.3.10 Påfyllingsanlegg for drivstoff](#).

Forsyning av drivstoff tilbys ved alle påfyllingsanlegg nevnt i [vedlegg 7.3.10 Påfyllingsanlegg for drivstoff](#).

### 7.3.10.2 Tjenester

Tjenesten Togdiesel AS leverer består av tilgang til pumpe for påfylling av drivstoff på skinnegående materiell, med tilhørende forsyning av drivstoff levert av Circle K.

Tjenesten er den samme på samtlige anlegg nevnt i kapittel 7.3.10.1.

### 7.3.10.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Samtlige anlegg nevnt i kapittel 7.3.10.1 og beskrevet i [vedlegg 3.6.9 Avlastningsanlegg](#) er kompatible med alle lokomotiver og motorvogner som trafikkerer jernbanenettet i dag, samt ny Type 76.

Ved spørsmål om teknisk kompatibilitet kontakt Bane NOR ved Jan Lutterloh.

#### **Jan Lutterloh**

Regionleder

✉ E-post

[jan.lutterloh@banenor.no](mailto:jan.lutterloh@banenor.no)

En oversikt over påfyllingsanlegg for drivstoff er gitt i vedlegg [vedlegg 7.3.10 Påfyllingsanlegg for drivstoff](#).

### 7.3.10.4 Priser

Jernbaneforetaket betaler for diesel i henhold til gjeldende markedspris, samt en avgift for drift og vedlikehold av dieseltankanleggene. Denne avgiften dekker jernbaneforetakets andel av de samlede kostnadene for teknisk og administrativ drift, som deles mellom Togdiesel AS, Circle K Norge AS, og Circle Ks underleverandører.

Disse faste kostnadene blir fakturert jernbaneforetaket i tillegg til den enhver tid gjeldende literpris. I tillegg til dieselens literpris, som justeres månedlig basert på markedspriser og offentlige avgifter, kan driftsrelaterte tiltak påvirke kostnadene. Eksempler på slike kostnader inkluderer:

- langsiktig avskrivning av påhvilende og nye investeringer i tekniske anlegg, leie av dieseltankanlegg
- grunnleie for avståelse av nødvendig areal til dieseltankanlegget, herunder atkomst for tankbil
- kostnader til teknisk drift, korrigerende og sertifisert vedlikehold av dieselpåfyllingsanleggene
- administrativ og regnskapsmessig forvaltning av dieseltankanleggene med spesifisert avregning av forbruk utført av Circle K Norge AS, herunder kostnader for Circle Ks bruk av operasjonelle tjenester fra dennes underleverandør(er)
- kontinuerlig innkjøp av diesel til markedspris (Plattsnotering ULSD 10 PCCH anleggsdiesel)
- gjeldende skatter og avgifter, anleggs- og innforsyningskostnader, kvalitetstillegg og transporttillegg.

Disse kostnadene justeres årlig etter konsumprisindeksen (KPI) med en rimelig fortjeneste. Jernbaneforetaket informeres herved om at denne justeringen vil skje hvert år.

Togdiesel AS tar en margin på 20 øre per liter for forskuttering og bulkinnkjøp av diesel. Denne marginen kan justeres og reforhandles hvert andre år, første gang 1. januar 2026.

### 7.3.10.5 Tilgangsbetingelser

For å bruke jernbaneinfrastruktur som gir tilgang til påfyllingsanlegg for drivstoff, må søker inngå en avtale om tilgangsrettigheter (AST) med Bane NOR.

Søkere må også inngå avtaler med Togdiesel AS og drivstoffleverandøren Circle K for å få tilgang til drivstoffanleggene. Disse avtalene gjelder for alle relevante anlegg. Tilgang tilbys kun til skinnegående materiell, og skinne-/veimaskiner har ikke tilgang til disse anleggene. Når avtalen med Togdiesel AS og Circle K er signert, vil det bli utlevert et elektronisk kort som skal oppbevares i kjøretøyet og brukes ved fylling.

For å inngå avtale om tilgang, kontakt Bane NOR ved Jan Lutterloh.

#### **Jan Lutterloh**

Regionleder

✉ E-post

[jan.lutterloh@banenor.no](mailto:jan.lutterloh@banenor.no)

### **7.3.10.6 Kapasitetsfordeling**

Sportilgang tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Denne prosessen er beskrevet i del 4 Kapasitetsfordeling.

# 6 Drift og trafikkstyring

## 6.1 Innledning

Denne delen gir en oversikt over reglene som styrer driften av jernbanenettet og hvordan forstyrrelser i planlagt drift håndteres. Her finner du viktig informasjon om retningslinjer for daglig drift, inkludert prosedyrer som trer i kraft ved uforutsette hendelser og avvik fra planen.

## 6.2 Trafikkregler

### Om trafikkregler

[TSI Drift og trafikkstyring \(TSI-Ope\)](#) 

[Jernbaneforskriften § 3-5 \(1\)](#) 


[Forskrift om helsekrav for operativt personale på jernbane og signaler på tog](#) 

[Bane NORs Trafikkregler for jernbanenettet \(TJN\)](#) 

[Beskrivelse av infrastrukturen som underlag til JBFs strekningsbok](#) 

### TRASÉ


Beskrivelsen av infrastrukturen vil gradvis tas inn i det elektroniske systemet TRASÉ.

Logg inn 

### 6.2.1 Jernbaneforetakss plikt til å bruke TJN

Jernbaneforetak er forpliktet til å følge Bane NORs gjeldende trafikkregler og andre driftsregler som gjelder for jernbanenettet. Bane NOR kan gi unntak fra trafikkreglene hvis det foreligger særlige forhold. Unntak kan ikke gis fra regler som følger av TSI-Ope. Søknad sendes Bane NOR, ved Trafikkdivisjonen.

### Kontakt Bane NOR

 E-post

[postmottak@banenor.no](mailto:postmottak@banenor.no)

### **6.2.1.1 Endring av trafikkregler utgitt av Bane NOR**

Jf. utredningsinstruksen. Bane NOR legger utredningsinstruksen til grunn ved utarbeidelse av Bane NORs trafikkregler, men utredningsinstruksen begrenser ikke Bane NORs rett til å beslutte endringer i overensstemmelse med myndighet gitt i lov og forskrift.

Endringer av trafikkreglene som skjer som en nødvendig følge av implementering av forskriftskrav, som de felles europeiske regler i TSI-Ope, vil normalt ikke være gjenstand for høring i regi av Bane NOR. Høring gjennomføres i slike tilfeller av den myndighet som fastsetter forskriften.

Beskrivelser av tekniske anlegg, lokale prosedyrer eller innretninger vil normalt ikke bli gjort til gjenstand for høring. Tilsvarende gjelder endringer av disse.

### **6.2.2 Krav om kontinuerlig tilgjengelig transportledelse**

Bane NOR krever at jernbaneforetak har en transportledelse, som er umiddelbart tilgjengelig til de tider av døgnet togframføring pågår.

Transportledelsen skal ha alle fullmakter for å kunne treffe beslutninger i den hensikt å kunne lukke avvikssituasjoner slik at eventuelle negative virkninger av avviket blir så små og kortvarige som mulig.

Jernbaneforetakene skal gi Bane NOR nødvendig kontaktinformasjon for egen transportledelse. Jernbaneforetakene har ansvar for å holde kontaktinformasjonen oppdatert til enhver tid.

Endring av kontaktinformasjon meldes til [sirkulaerer@banenor.no](mailto:sirkulaerer@banenor.no). Endringer blir oppdatert senest 14 dager etter innmelding.

## **6.3 Særskilte tiltak i tilfelle driftsforstyrrelser**

Jf. jernbaneforskriften § 10-4.

I tilfelle av driftsforstyrrelser er det i Bane NORs og jernbaneforetakenes felles interesse hurtigst mulig å gjenopprette forutsatt togproduksjon, punktlighet og regularitet. Mulige tiltak for å oppnå dette er prioritering av tog, innstilling av tog og omdirigering av tog.

### **6.3.1 Prinsipper**

God punktlighet og regularitet er viktige forutsetninger for Bane NORs og jernbaneforetakenes sitt omdømme og økonomi, og er en avgjørende forutsetning for best mulig kapasitetsutnyttelse.



En avgjørende forutsetning for god punktlighet er at avtalte planforutsetninger overholdes – jf. kapittel 4.2.1.1. Dette er spesielt viktig i Østlandsområdet og rundt Bergen, Stavanger og Trondheim hvor togproduksjonen er stor og utnyttelsen av kapasiteten i jernbanenettet er høy. Dette skal ivaretas i den operative ruteplanleggingen.

Kritisk forsinkelse i kapasitetsmessig sammenheng vil variere med de forskjellige banestrekninger, og avhenger av en rekke forhold som avstander mellom kryssingsspor, kryssingssporenes lengde, type sikringsanlegg og så videre, samt kapasitetsutnyttelse og rutetekniske forutsetninger.

Av ovennevnte rutetekniske årsaker er kritisk forsinkelse i Osloområdet fastsatt til forsinkelse som overskrider tre minutter.

#### **6.3.1.1 Prioriteringsregler ved uregelmessigheter i togtrafikken**

Hensikten med prioriteringsregler er å gi føringer som gir enhetlig agering og dermed forutsigbarhet i avvikshåndteringen.

Togleder skal med basis i erfaring og helhetlig vurdering sørge for at trafikken snarest mulig normaliseres (generell avviksreduksjon). Togleder skal i nødvendig utstrekning sørge for samhandling og korresponderende prioriteringer med øvrige berørte toglederområder. Dette er spesielt viktig for tog som kjøres i transitt gjennom Osloområdet.

Ansvarlige i trafikkområdene skal, i samarbeid med aktuelle jernbaneforetak i nødvendig utstrekning utarbeide aksjonskort for enhetlig håndtering av større avvik i trafikken.

Detaljerte prioriteringsregler fastsettes samtidig med den enkelte ruteplan.

#### **6.3.1.2 Retningslinjer ved driftsforstyrrelser**

Følgende retningslinjer er gitt til bruk for Bane NORs operative togledelse for hurtigst mulig å gjenopprette forutsatt togproduksjon i tilfelle av driftsforstyrrelser.

### **6.3.2 Operative regler**

Som utgangspunkt gjelder prinsippet om at tog som er i rute skal holdes i rute.

Hensynet til turneringen av kjøretøy og turneringens betydning for gjennomføring av ruteplanen medfører at dette prinsippet tidvis må fravikes.

De nærmere retningslinjene for fravik har sammenheng med den til enhver tid gjeldende ruteplan og utgis av Bane NOR i umiddelbar forkant av hver ny ruteplanperiode. Jernbaneforetakene blir gjort kjent med den planlagte utformingen av disse retningslinjene under sin deltakelse i kapasitetsfordelingsprosessen.

### **6.3.2.1 Togleders adgang til å fravike de operative retningslinjene på grunn av lokale forhold**

Togleder kan fravike operative retningslinjer når dette anses berettiget. Togleders myndighet og hjemmel framgår av TJN punkt 5.3: Toglederen kan i enkeltsituasjoner fravike fra Trafikkregler for jernbanenettet (TJN). Dette gjelder når det er fare for liv og helse eller det er nødvendig for å løse opp eller unngå en fastlåst trafikksituasjon, og det ikke innebærer en økt risiko. Toglederen skal tydelig angi hvilke regler det fravikes fra.

### **6.3.2.2 Særlige tiltak i tilfelle forstyrrelser**

Jf. jernbaneforskriften § 10-4.

Det følger av jernbaneforskriften § 10-4 at dersom det oppstår forstyrrelser i togtrafikken på grunn av tekniske feil eller ulykker skal Bane NOR treffe alle nødvendige tiltak for å gjenopprette den normale situasjonen, samt i hvilke andre situasjoner Bane NOR kan eller skal foreta tiltak som følge av forstyrrelser, herunder at Bane NOR kan trekke tilbake infrastrukturkapasitet og rekvirere jernbaneforetaks kjøretøy for å gjenopprette den normale situasjonen.

Ved bruk av rekvisisjonsretten godtgjøres netto driftsrelaterte kostnader bare i den utstrekning årsaken til avviket som foranlediget rekvisisjonen ikke ligger hos det jernbaneforetaket som er gjenstand for rekvisisjon eller noen vedkommende svarer for.

Kostnadene for bruk av Bane NORs rekvisisjonsrett belastes den som er årsak til forstyrrelsen i togtrafikken.

## **6.3.3 Forstyrrelser**

### **6.3.3.1 Forutsette problemer**

Forutsette problemer i form av redusert infrastrukturkapasitet skal løses ut fra de samme prioriteringskriterier som ved overbelastet infrastruktur, dog slik at arbeidstog som fremføres i den hensikt å bidra til å gjenopprette den innskrenkede infrastrukturkapasiteten har prioritet fremfor andre tog.

Bane NOR og involverte jernbaneforetak kan i fellesskap bli enige om en annen løsning.

### **6.3.3.2 Uforutsette problemer**

Ved innskrenket infrastrukturkapasitet gjelder samme prioriteringskriterier som når infrastrukturen er blitt erklært overbelastet, dog slik at arbeidstog som fremføres i den hensikt å bidra til å gjenopprette den innskrenkede infrastrukturkapasiteten, har prioritet fremfor disse. Ved innskrenket infrastrukturkapasitet skal de midlertidige trafikkavviklingsløsninger som utarbeides og gjennomføres være kundeorienterte. Kvalitet i operativ avvikshåndtering spiller en viktig rolle i samhandlingen i

jernbanesektoren. Det vil si at i tillegg til å løse trafikkavviklingen skal det i størst mulig grad legges til rette for å løse Jernbaneforetakenes kunders transportbehov i den oppståtte situasjonen.

Det skal legges til rette for gode løsninger ved avvikshåndtering som setter kunden i sentrum. Jernbaneforetakenes muligheter til å håndtere sine kunders behov må ligge til grunn for de planer som lages og benyttes. Med løsninger menes både togfremføring, alternativ transport, informasjon og annen kundeføring både for persontog og godstog.

- Kvalitet i operativ avvikshåndtering er tredelt, og gjelder både for 1) prosessen for utarbeidelsen av alternative planer i forkant av et avvik 2) hvordan man operativt skal håndtere avvikene, samt 3) hvordan partene skal arbeide med måling, evaluering og forbedring.
- Valgte løsninger, planer og aksjonskort for operativ avvikshåndtering skal være iht. enhver tids gjeldende sikkerhetskrav og –bestemmelser, lover eller andre avtaler og forskrifter partene er underlagt.

Se håndboken (under) for detaljert beskrivelse.

For strekninger og avvikssituasjoner der Bane NOR har utarbeidet aksjonskort, følges disse med mindre alle involverte parter i fellesskap blir enige om en annen løsning. Bane NOR har etablert en aksjonskortgruppe med representanter fra trafikkstyringssentralene samt deltagere fra jernbaneforetakene. Aksjonskortene evalueres gjennom året sammen med jernbaneforetakene og tilpasses årlig ny ruteplan. Aksjonskortene skal være kundeorientert. Se håndboken for detaljert beskrivelse.

Med «innskrenket infrastrukturkapasitet» forstås at det ikke er mulig å gjennomføre den for strekningen forutsatte togproduksjon, for eksempel fordi fjernstyringen på strekningen er falt ut, sporveksler ikke kan benyttes eller kun et spor er farbart på dobbeltsporet strekning.

### **Håndbok - Kvalitet i operativ avvikshåndtering**

[Last ned håndbok](#) 

#### **6.3.3.3 Beredskapsplan for driftsulykke**

Bane NOR har en beredskapsportal (Beredskap i Bane NOR).

Bane NOR har beskrevet sitt system for beredskap knyttet til uønskede hendelser i Beredskapsportalen. Beskrivelsene i portalen formidler Bane NORs prinsipper for dimensjonering og prioriteringer.

Beredskapsanalyser for objekt og strekning gir sentrale føringer for jernbaneforetakenes beredskapsanalyser/planer. Beredskapsanalysene er tilgjengeliggjort i Beredskapsportalen.

Det kreves passord for å logge inn på Beredskapsportalen. For å få passord, send e-post til [beredskap@banenor.no](mailto:beredskap@banenor.no).

### **Beredskapsportalen**

Taktisk og operativ beredskapsinfo, inkludert rutiner for varsling, håndtering, kommunikasjon og samhandling i nødsituasjoner samt ulike typer analyser.



#### **6.3.3.4 Logging og lagring av samtaler i Bane NORs togradionett**

I henhold til jernbaneinfrastrukturforskriften § 3-11 tredje ledd skal Bane NOR lagre kommunikasjonen i forbindelse med trafikkstyringen sikkert og i tilstrekkelig tid i forhold til behovet ved eventuell undersøkelse av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser.

Bane NOR logger og lagrer alle slike samtaler. Dette gjelder all kommunikasjon i togradionettet. Det foretas avspilling av disse samtalene i følgende tilfeller:

- ved jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser som krever granskning
- for kontroll av samtaledisiplin.

Hensikten med lagring av samtalene er knyttet til sikkerhetsstyring for å medvirke til å oppklare ulykker og hendelser. Alle som involveres i avspilling skal vise aktsomhet i forhold til ivaretagelse av personvern og taushetsplikt.

Det er utarbeidet egne administrative prosedyrer for avspilling i forbindelse med jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser.

## **6.4 Verktøy for informasjon om tog og overvåking**

### **6.4.1 TIS (Train Information System)**

TIS er et nettbasert program som støtter internasjonal administrasjon av togtrafikk ved å levere sanntid data om internasjonale tog. Relevante data hentes direkte fra Bane NORs systemer. Bane NOR sender data til TIS, hvor all informasjon fra de ulike infrastrukturforvalterne er samlet og kombinert slik at togkjøring fra avgang eller startdestinasjon til sluttdestinasjon er mulig. På denne måten kan toget overvåkes fra start til slutt over grenser.

Jernbaneforetak og terminaloperatører kan også få tilgang til TIS. De er invitert til å delta i RNE TIS Advisory Board som gir alle medlemmer av dette styret full tilgang til TIS-data hvis de er involvert i samme tog kjøring. Hvis et jernbaneforetak og terminaloperatørene ikke er medlemmer av RNE TIS Advisory Board, må gjensidige avtaler være signert mellom det enkelte jernbaneforetaket og mellom jernbaneforetaket og terminaloperatører.

Tilgang til TIS er gratis. Ønskes en brukerkonto kan forespørsel sendes til RNE TIS Support.

### Kontakt TIS Support

✉ E-post

[support.tis@rne.eu](mailto:support.tis@rne.eu)

📍 Adresse

Nettsted: [rne.eu](http://rne.eu) 

## 6.5 Kunde- og trafikkinformasjon

Bane NOR gir kunde- og trafikkinformasjon gjennom skjermer, høytalere, apper, banenor.no og statisk skilting. Fasilitetene på hver enkelt stasjon er beskrevet i [vår oversikt over stasjoner](#).

Standarden for kunde- og trafikkinformasjon er utformet av Bane NOR i samråd med jernbaneforetakene, der Bane NOR har en koordinerende rolle for å sikre operatørnøytralitet. Utforming av informasjonselementer og regler for hvordan informasjonen blir gitt på stasjonene er basert på kundeinnsikt og krav til universell utforming regulert i TSI PRM. Se **Håndbok for Kunde- og trafikkinformasjon** for detaljert beskrivelse av denne tjenesten.

### Håndbok for kunde- og trafikkinformasjon



Kunde- og trafikkinformasjon leverer summen av leveranser fra kjerneprosesser i Bane NOR og hos jernbaneforetakene. Dataen skapes der hvor beslutningene tas, og leveres maskinlesbart til dem som har behov for informasjon. Eieren av «masterdata» har ansvaret for at kvaliteten på dataene som leveres sikrer riktig, lik, rask og nyttig informasjon til de reisende.

Jernbaneforetakene plikter å levere data i henhold til beskrivelser i AST. Bane NOR plikter å levere data i tråd med AST og gjeldende nasjonale og internasjonale

standarder. Bane NOR leverer informasjon som er relevant for de reisende gjennom åpne data til jernbaneforetak, Entur, og andre aktører med behov for informasjon. Dette gjøres på etablerte standarder via åpne APIer i tråd med ITS-lovgivning.

# Vedlegg til Network Statement 2025

[2.2.1 Strekningskart](#)

[2.2.2.2 Tilknyttet nett](#)

[2.3.4.1 Internasjonal profil](#)

[2.3.4.2 JBV NO1 - prEN 15273 Dynamisk profil](#)

[2.3.4.3 Multipurpose profil](#)

[2.3.5.1 Aksellast](#)

[2.3.5.2 Metervekt](#)

[2.3.6 Linjestigninger](#)

[2.3.7 Linjehastighet](#)

[2.3.9 Elektrifiserte linjer](#)

[2.3.11 Toglederområder og trafikkstyringssentraler](#)

[2.3.12 Kommunikasjonssystemer](#)

[2.3.13 System for automatisk hastighetsovervåking](#)

[2.3.13.2 Kommunikasjon for ERTMS](#)

[2.4.2.3.1 Rasutsatte strekninger](#)

[2.4.2.3.2 Dyrepåkjørsel](#)

[2.4.4 Tunneler](#)

[3.3.2 Avtale om sportilgang og bruk av tjenester \(AST\)](#)

[4.2.4.2 Søknadsskjema om infrastrukturkapasitet](#)

[4.6.3 Metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling](#)

[5 Tilgang til godsterminaler](#)

[5.2.5 Oslo Economics \(2022\) "Segmenter i persontrafikk og godstrafikk på norsk jernbane"](#)

[5.3.2.1 Grunnpris \(Direkte kostnader\)](#)

[5.3.2.3 Påslag](#)

[7.3.9 Avlastningsanlegg](#)

[7.3.10 Påfyllingsanlegg for drivstoff](#)

Bane NOR 26. februar 2025.

Saksnummer: 202413462

# Endringslogg 2025

## 2.3.11.1 Streknings med fjernstyrte driftsformer

Endring på side: [2 Infrastruktur](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025

Publisert 14.12.2023

På grunn av tekniske problemer kom ikke oppdatert tekst fra versjon 2024 med i opplastning av 2025. Dette er nå tatt inn.

## 2.4.4 Tunneler

Endring på side: [2 Infrastruktur](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025

Publisert 08.12.2023

Tekst endret for å gjøre kapitlet tydeligere.

## 4.2.8 Årlig kapasitetsfordeling og Figur 1

Endring på side: [4 Kapasitetsfordeling](#)

Gyldig fra 04.02.2025

Utgave 2025 og 2026 (4.1)

Publisert 04.02.2025

Tabell 5 er oppdatert: Iverksettelsesfase har byttet navn til Tildelingsfase. I den sammenheng har også Figur 1: De tre fasene av kapasitetsfordelingen også blitt oppdatert.

## 4.6.2 Overbelastede strekninger (i Norge)

Endring på side: [4 Kapasitetsfordeling](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025

Publisert 04.02.2025

Listen over overbelastede strekninger er blitt oppdatert.

## 4.2.9 Operativ kapasitetsfordeling

Endring på side: [4 Kapasitetsfordeling](#)

Gyldig fra 30.01.2025

Utgave 2025 og 2026 (4.1)

Publisert 30.01.2025

Tabell 6: Hvordan søke om restkapasitet har blitt flyttet fra kapittel 4.2.9.1 Ikke overholdte produksjonstekniske planforutsetninger til kapittel 4.2.9 Operativ kapasitetsfordeling.

Følgende presisering er også lagt til tabellen: *Merk at søknader om restkapasitet innenfor driftsdøgnet kun skal gjelde driftskritiske behov. Se kapittel 4.5.3 for flere detaljer.*



## 4.2.8 Årlig kapasitetsfordeling

Endring på side: [4 Kapasitetsfordeling](#)

Gyldig fra 23.01.2025

Utgave 2025 og 2026

Publisert 23.01.2025

Tabell 5 er oppdatert.

## 4.2.9 Operativ kapasitetsfordeling og 4.5.3. Fordeling av restkapasitet (ad hoc søknader)

Endring på side: [4 Kapasitetsfordeling](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025 og 2026 (4.1)

Publisert 03.01.2025

E-postadresse rol@banenor.no er avviklet og erstattet med nok@banenor.no.

## 4.2.5.3 Linjenummer

Endring på side: [4 Kapasitetsfordeling](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025

Publisert 22.12.2024

Tabell 2: Linjenummer har blitt oppdatert.

## 4.5.3 Fordeling av restkapasitet (ad hoc søknader)

Endring på side: [4 Kapasitetsfordeling](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025

Publisert 17.12.2024

Tekst om søknader om restkapasitet i driftsdøgnet lagt til. Denne er lik teksten som først ble publisert i Network Statement 2026.

## 4.6.3 Prioriteringskriterier (i tilfelle overbelastet infrastruktur)

Endring på side: [4 Kapasitetsfordeling](#)

Gyldig fra 15.03.2024

Utgave 2025

Publisert 15.03.2024

Teksten har blitt oppdatert i henhold til hvordan Bane NOR praktiserte dette i kapasitetsfordelingsprosessen R24.

## 4.5.2 Sene søknader om ruteleie i årlig kapasitetsfordeling

Endring på side: [4 Kapasitetsfordeling](#)

Gyldig fra 13.03.2024

Utgave 2025

Publisert 13.03.2024

PCS har blitt endret til Best-L.

### 4.3.2.2 Tidsplan for behandling av TCR-er i fasene langsiktig kapasitetsplanlegging- og årlig kapasitetsfordeling

Endring på side: [4 Kapasitetsfordeling](#)

Gyldig fra 15.01.2024

Utgave 2025

Publisert 15.01.2024

Tidsplan har blitt oppdatert.

### 5.2.5 Liste over markedssegmenter

Endring på side: [5 Tjenester og priser](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025

Publisert 10.10.2024

Hele kapitlet er oppdatert for å tydeliggjøre informasjon om segmentering.

### 5.3.2.3 Påslag om infrastrukturavgifter 5.3.3 Priser for den minste pakken med tjenester

Endring på side: [5 Tjenester og priser](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025

Publisert 10.10.2024

Følgende segmenter:

- jernmalm og lignende transportert med lav priselastitet
- jernmalm og lignende transportert med høyere priselastitet

har blitt oppdatert til:

- jernmalm og lignende transportert A
- jernmalm og lignende transportert B.

I tillegg har merknad om SJTs varsel til Bane NOR om vedtak om påslag er lagt til kapittel 5.3.2.3.

### Oppdatering av priser i del 5

Endring på side: [5 Tjenester og priser](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025

Publisert 22.08.2024

Prisene i følgende kapitler har blitt oppdatert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganellegg:

- 5.3.3 Priser for den minste pakken med tjenester
  - Tabell 3: Priser
  - Tabell 4: Eksempel
  - Tabell 5: Eksempel
- 5.4.2.2 Togvarmepost
- 5.7.1. Ytelsesordning
  - Tabell 7: Kronesatser i 2025-priser
  - Tabell 8: Markedssegment og terskelverdi
  - Tabell 9: Prosentvis endring i prisene

### 5.3.2.3 Påslag om infrastrukturavgifter

Endring på side: [5 Tjenester og priser](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025

Publisert 22.08.2024

Følgende punkter:

- Jernmalm med lav priselastitet
- Jernmalm med høyere priselastitet

har blitt oppdatert til:

- Jernmalm og lignende transporter med lav priselastitet
- Jernmalm og lignende transporter med høyere priselastitet

### 5.3.2.5 Følgende former for kjøring er fritatt for infrastrukturavgifter

Endring på side: [5 Tjenester og priser](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025

Publisert 22.08.2024

Punkt lagt til:

- Kjøring med tog der kjøringen har et ideelt formål

### 5.3.2.1 Avgifter basert på direkte kostnader—grunnpris

Endring på side: [5 Tjenester og priser](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025

Publisert 16.08.2024

Follobanen er lagt inn i Tabell 1: Inndeling av banene i Norge.

## 5.2.5 Liste over markedssegmenter og 5.6.4 Reservasjonsavgift

Endring på side: [5 Tjenester og priser](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025

Publisert 26.06.2024

Presiseringer er gjort da innholdet opplevdes noe uklart i tidligere versjon.

## 6.3.2.1 Togleders adgang til å fravike de operative retningslinjene på grunn av lokale forhold

Endring på side: [6 Drift og trafikkstyring](#)

Gyldig fra 08.12.2024

Utgave 2025 og 2026 (4.1)

Publisert 21.01.2025

Tekst oppdatert da begrensningen i togleders mulighet til å fravike trafikkreglene ble fjernet.

## 6.3.3.3 Beredskapsplan for driftsulykker

Endring på side: [6 Drift og trafikkstyring](#)

Gyldig fra 10.12.2023

Utgave 2024 og 2025

Publisert 24.06.2024

Tekst oppdatert for å korrigere utdatert informasjon.

## 6.3.3.2 Uforutsette problemer

Endring på side: [6 Drift og trafikkstyring](#)

Gyldig fra 05.02.2024

Utgave 2024 og 2025

Publisert 05.02.2024

Teksten har blitt oppdatert og gjenspeiler nå nåværende praksis.

## 6.3.3.2 Uforutsette problemer

Endring på side: [6 Drift og trafikkstyring](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025

Publisert 21.12.2023

Lenke til håndbok har blitt oppdatert.

## 7.3.3 Godsterminaler og 7.3.6 Vedlikeholdsanlegg

Endring på side: [7 Serviceanlegg](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025

Publisert 05.11.2024

Tabell 4, 7, 8, 10 og 11 har blitt fjernet for å forbedre informasjonskvaliteten. Lenker til infrastrukturoversikt har blitt lagt inn.

# Endringslogg 2025

## 2.3.11.1 Streknings med fjernstyrte driftsformer

Endring på side: [2 Infrastruktur](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025

Publisert 14.12.2023

På grunn av tekniske problemer kom ikke oppdatert tekst fra versjon 2024 med i opplastning av 2025. Dette er nå tatt inn.

## 2.4.4 Tunneler

Endring på side: [2 Infrastruktur](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025

Publisert 08.12.2023

Tekst endret for å gjøre kapitlet tydeligere.

## 4.2.8 Årlig kapasitetsfordeling og Figur 1

Endring på side: [4 Kapasitetsfordeling](#)

Gyldig fra 04.02.2025

Utgave 2025 og 2026 (4.1)

Publisert 04.02.2025

Tabell 5 er oppdatert: Iverksettelsesfase har byttet navn til Tildelingsfase. I den sammenheng har også Figur 1: De tre fasene av kapasitetsfordelingen også blitt oppdatert.

## 4.6.2 Overbelastede strekninger (i Norge)

Endring på side: [4 Kapasitetsfordeling](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025

Publisert 04.02.2025

Listen over overbelastede strekninger er blitt oppdatert.

## 4.2.9 Operativ kapasitetsfordeling

Endring på side: [4 Kapasitetsfordeling](#)

Gyldig fra 30.01.2025

Utgave 2025 og 2026 (4.1)

Publisert 30.01.2025

Tabell 6: Hvordan søke om restkapasitet har blitt flyttet fra kapittel 4.2.9.1 Ikke overholdte produksjonstekniske planforutsetninger til kapittel 4.2.9 Operativ kapasitetsfordeling.

Følgende presisering er også lagt til tabellen: *Merk at søknader om restkapasitet innenfor driftsdøgnet kun skal gjelde driftskritiske behov. Se kapittel 4.5.3 for flere detaljer.*

## 4.2.8 Årlig kapasitetsfordeling

Endring på side: [4 Kapasitetsfordeling](#)

Gyldig fra 23.01.2025

Utgave 2025 og 2026

Publisert 23.01.2025

Tabell 5 er oppdatert.

## 4.2.9 Operativ kapasitetsfordeling og 4.5.3. Fordeling av restkapasitet (ad hoc søknader)

Endring på side: [4 Kapasitetsfordeling](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025 og 2026 (4.1)

Publisert 03.01.2025

E-postadresse rol@banenor.no er avviklet og erstattet med nok@banenor.no.

## 4.2.5.3 Linjenummer

Endring på side: [4 Kapasitetsfordeling](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025

Publisert 22.12.2024

Tabell 2: Linjenummer har blitt oppdatert.

## 4.5.3 Fordeling av restkapasitet (ad hoc søknader)

Endring på side: [4 Kapasitetsfordeling](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025

Publisert 17.12.2024

Tekst om søknader om restkapasitet i driftsdøgnet lagt til. Denne er lik teksten som først ble publisert i Network Statement 2026.

## 4.6.3 Prioriteringskriterier (i tilfelle overbelastet infrastruktur)

Endring på side: [4 Kapasitetsfordeling](#)

Gyldig fra 15.03.2024

Utgave 2025

Publisert 15.03.2024

Teksten har blitt oppdatert i henhold til hvordan Bane NOR praktiserte dette i kapasitetsfordelingsprosessen R24.

## 4.5.2 Sene søknader om ruteleie i årlig kapasitetsfordeling

Endring på side: [4 Kapasitetsfordeling](#)

Gyldig fra 13.03.2024

Utgave 2025

Publisert 13.03.2024

PCS har blitt endret til Best-L.

### 4.3.2.2 Tidsplan for behandling av TCR-er i fasene langsiktig kapasitetsplanlegging- og årlig kapasitetsfordeling

Endring på side: [4 Kapasitetsfordeling](#)

Gyldig fra 15.01.2024

Utgave 2025

Publisert 15.01.2024

Tidsplan har blitt oppdatert.

### 5.2.5 Liste over markedssegmenter

Endring på side: [5 Tjenester og priser](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025

Publisert 10.10.2024

Hele kapitlet er oppdatert for å tydeliggjøre informasjon om segmentering.

### 5.3.2.3 Påslag om infrastrukturavgifter 5.3.3 Priser for den minste pakken med tjenester

Endring på side: [5 Tjenester og priser](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025

Publisert 10.10.2024

Følgende segmenter:

- jernmalm og lignende transportert med lav priselastitet
- jernmalm og lignende transportert med høyere priselastitet

har blitt oppdatert til:

- jernmalm og lignende transportert A
- jernmalm og lignende transportert B.

I tillegg har merknad om SJTs varsel til Bane NOR om vedtak om påslag er lagt til kapittel 5.3.2.3.

### Oppdatering av priser i del 5

Endring på side: [5 Tjenester og priser](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025

Publisert 22.08.2024

Prisene i følgende kapitler har blitt oppdatert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganelegg:

- 5.3.3 Priser for den minste pakken med tjenester
  - Tabell 3: Priser
  - Tabell 4: Eksempel
  - Tabell 5: Eksempel
- 5.4.2.2 Togvarmepost
- 5.7.1. Ytelsesordning
  - Tabell 7: Kronesatser i 2025-priser
  - Tabell 8: Markedssegment og terskelverdi
  - Tabell 9: Prosentvis endring i prisene

### 5.3.2.3 Påslag om infrastrukturavgifter

Endring på side: [5 Tjenester og priser](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025

Publisert 22.08.2024

Følgende punkter:

- Jernmalm med lav priselastitet
- Jernmalm med høyere priselastitet

har blitt oppdatert til:

- Jernmalm og lignende transporter med lav priselastitet
- Jernmalm og lignende transporter med høyere priselastitet

### 5.3.2.5 Følgende former for kjøring er fritatt for infrastrukturavgifter

Endring på side: [5 Tjenester og priser](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025

Publisert 22.08.2024

Punkt lagt til:

- Kjøring med tog der kjøringen har et ideelt formål

### 5.3.2.1 Avgifter basert på direkte kostnader—grunnpris

Endring på side: [5 Tjenester og priser](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025

Publisert 16.08.2024

Follobanen er lagt inn i Tabell 1: Inndeling av banene i Norge.



## 5.2.5 Liste over markedssegmenter og 5.6.4 Reservasjonsavgift

Endring på side: [5 Tjenester og priser](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025

Publisert 26.06.2024

Presiseringer er gjort da innholdet opplevdes noe uklart i tidligere versjon.

## 6.3.2.1 Togleders adgang til å fravike de operative retningslinjene på grunn av lokale forhold

Endring på side: [6 Drift og trafikkstyring](#)

Gyldig fra 08.12.2024

Utgave 2025 og 2026 (4.1)

Publisert 21.01.2025

Tekst oppdatert da begrensningen i togleders mulighet til å fravike trafikkreglene ble fjernet.

## 6.3.3.3 Beredskapsplan for driftsulykker

Endring på side: [6 Drift og trafikkstyring](#)

Gyldig fra 10.12.2023

Utgave 2024 og 2025

Publisert 24.06.2024

Tekst oppdatert for å korrigere utdatert informasjon.

## 6.3.3.2 Uforutsette problemer

Endring på side: [6 Drift og trafikkstyring](#)

Gyldig fra 05.02.2024

Utgave 2024 og 2025

Publisert 05.02.2024

Teksten har blitt oppdatert og gjenspeiler nå nåværende praksis.

## 6.3.3.2 Uforutsette problemer

Endring på side: [6 Drift og trafikkstyring](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025

Publisert 21.12.2023

Lenke til håndbok har blitt oppdatert.

## 7.3.3 Godsterminaler og 7.3.6 Vedlikeholdsanlegg

Endring på side: [7 Serviceanlegg](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025

Publisert 05.11.2024

Tabell 4, 7, 8, 10 og 11 har blitt fjernet for å forbedre informasjonskvaliteten. Lenker til infrastrukturoversikt har blitt lagt inn.

## Oppdatering av priser i del 7

Endring på side: [7 Serviceanlegg](#)

Gyldig fra 15.12.2024

Utgave 2025

Publisert 22.08.2024

Følgende priser har blitt oppdatert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganlegg:

- 7.3.2.4 Priser
  - Tabell 2: Gjeldende priser for enbrukerstasjoner for 2025
  - Tabell 3: Gjeldende priser for flerbrukerstasjoner for 2025
- 7.3.3.4 Priser
  - Tabell 5: Priser for tilgang til kombi-/vognlastterminaler
  - Tabell 6: Priser for tilgang til tømmerterminaler
- 7.3.5.4 Priser
  - Tabell 11: Abonnementspriser for hensetting/parkering
  - Tabell 12: Pris per time per påbegynt 100 meter materiell i kroner