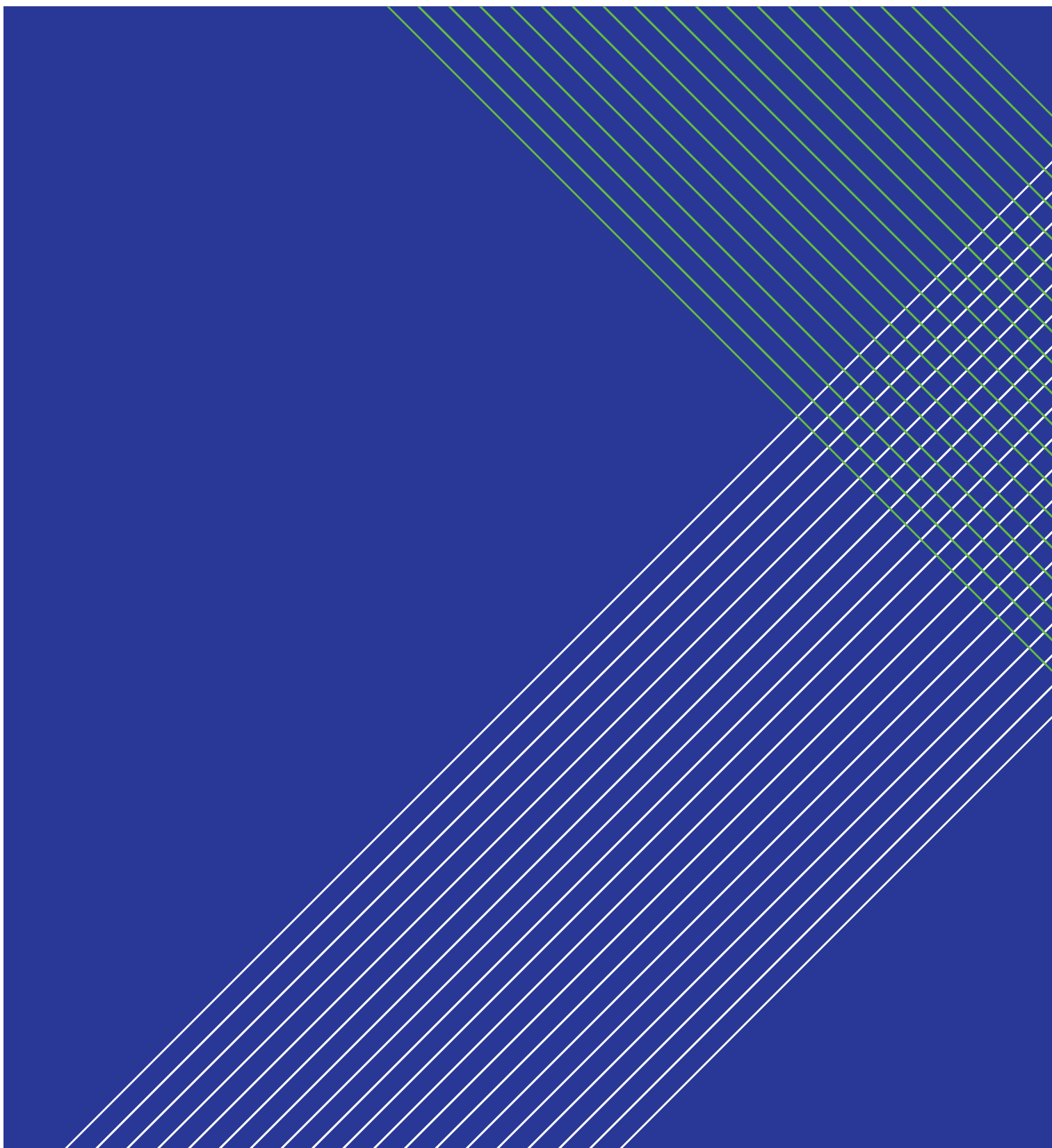


Network Statement 2025

Gyldighetsperiode: 15. desember 2024 – 13. desember 2025



Innholdsfortegnelse

Innhold

Innholdsfortegnelse	2
Ordliste.....	8
Versjonsadministrasjon	11
Del 1 - Generell informasjon	12
1.1 Innledning.....	12
1.1.1 Bane NORs organisasjon.....	12
1.1.2 Jernbanesektoren i Norge	13
1.2 Formål.....	13
1.3 Rettslige forhold	13
1.3.1 Rettslig forankring	13
1.3.2 Rettslig status og forpliktelser.....	14
1.3.3 Klageprosedyre.....	14
1.4 Struktur.....	15
1.5 Gyldighetsperiode, oppdatering og publisering.....	15
1.5.1 Gyldighetsperiode	15
1.5.2 Oppdatering.....	15
1.5.3 Publisering	15
1.6 Kontakter.....	16
1.6.1 Bane NOR.....	16
1.6.2 OSS - One Stop Shop Norge.....	16
1.6.3 OSS, Internasjonalt	16
1.7 Samarbeid mellom infrastrukturforvaltere i Europa.....	16
1.7.1 Godskorridorer	16
1.7.2 RailNetEurope og andre internasjonale fora.....	17
Del 2 - Infrastruktur	19
2.1 Innledning.....	19
2.2 Jernbanenettets omfang	19
2.2.1 Begrensninger.....	19
2.2.2 Forbindelser til andre jernbanenett	19
2.3 Nettbeskrivelse.....	21
2.3.1 Linjetopologi.....	21
2.3.2 Sporvidder	21
2.3.3 Stasjoner og knutepunkter	21

2.3.4 Lasteprofiler	21
2.3.5 Vektbegrensninger	22
2.3.6 Linjestigninger og fall.....	22
2.3.7 Linjehastighet	22
2.3.8 Største toglengde	22
2.3.9 Energiforsyning.....	22
2.3.10 Signalsystem	23
2.3.11 Trafikkstyring.....	24
2.3.12 Kommunikasjonssystemer	24
2.3.13 System for automatisk hastighetsovervåkning	25
2.4 Restriksjoner på trafikken	25
2.4.1 Jernbaneinfrastruktur til spesielle formål	25
2.4.2 Miljømessige restriksjoner	26
2.4.3 Farlig gods.....	26
2.4.4 Tunnelrestriksjoner	27
2.4.5 Brorestriksjoner	27
2.5 Tilgjengelighet av infrastrukturen	27
2.6 Utvikling av infrastruktur.....	27
Del 3 – Tilgangsbetingelser	28
3.1 Innledning.....	28
3.1.1 Strekningsvise tilgangsbestemmelser	28
3.2 Generelle tilgangsbetingelser.....	28
3.2.1 Betingelser for å søke om infrastrukturkapasitet	28
3.2.2 Hvem som har tilgang til å trafikkere jernbanenettet.....	30
3.2.3 Lisens	30
3.2.4 Sikkerhetssertifikat.....	30
3.2.5 Forsikringsplikt	30
3.3 Generelle forretningsbetingelser	30
3.3.1 Rammeavtale.....	30
3.3.2 Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST).....	31
3.3.3 Krav til andre søkere enn JBF	31
3.3.4 Generelle vilkår og betingelser.....	32
3.4 Spesifikke tilgangsbetingelser	32
3.4.1 Tillatelse til å ta i bruk kjøretøy – retningslinjer.....	32
3.4.2 Godkjennelsesprosess for togpersonale	33
3.4.3 Spesialtransporter	33

3.4.4 Farlig gods.....	33
3.4.5 Testkjøring.....	33
Del 4 – Kapasitetsfordeling	34
4.1 Innledning.....	34
4.2 Generell beskrivelse av prosessen	34
4.2.1 Kapasitetsfordelingsprosessens tre faser.....	34
4.2.2 Ansvarsfordeling knyttet til kapasitetsfordeling	34
4.2.3 Informasjon om tilgjengelig infrastrukturkapasitet	35
4.2.4 Framgangsmåte for å søke om infrastrukturkapasitet.....	35
4.2.5 Krav til innhold i søknad	36
4.2.6 Krav til innhold i søknad for serviceanlegg.....	39
4.2.7 Langsiktig kapasitetsplanlegging	41
4.2.8 Årlig kapasitetsfordeling.....	42
4.2.9 Operativ kapasitetsfordeling	43
4.3 Kapasitetsfordeling ved midlertidige kapasitetsbegrensninger.....	43
4.3.1 Generelle prinsipper.....	43
4.3.2 Tidspunkter og informasjon til søkere.....	46
4.3.3 Planlegging og tilrettelegging for alternativ transport.....	50
4.4 Virkninger av rammeavtaler.....	50
4.4.1 Virkninger på Gardermobanen (strekningen Etterstad – Gardermoen).....	50
4.5 Kapasitetsfordelingsprosessen.....	51
4.5.1 Årlig kapasitetsfordeling.....	51
4.5.2 Sene søknader om ruteleie i årlig kapasitetsfordeling	55
4.5.3. Fordeling av restkapasitet (ad hoc søknader)	56
4.5.4 Samordningsprosess.....	57
4.5.5 Tvisteløsningsprosess	58
4.5.6 Fastlagt ruteplan.....	59
4.6 Overbelastet infrastruktur: definisjon, prioriteringskriterier og prosess.....	60
4.6.1 Definisjon av overbelastet infrastruktur	60
4.6.2 Overbelastede strekninger (i Norge)	60
4.6.3 Prioriteringskriterier (i tilfelle overbelastet infrastruktur)	60
4.6.4 Prosess ved overbelastet infrastruktur	61
4.6.5 Kapasitetsanalyse	61
4.6.6 Kapasitetsforbedringsplan.....	61
4.7 Spesialtransporter og farlig gods.....	61
4.7.1 Spesialtransporter	61

4.7.2 Farlig gods.....	62
4.8 Regler etter tildelt infrastrukturkapasitet	62
4.8.1 Regler for søkers Rutemodifisering	62
4.8.2 Regler for infrastrukturforvalters ruteendring	62
4.8.3 Regler for ubrukt infrastrukturkapasitet	62
4.8.4 Regler for rutekansellering	63
4.9 Kundefokusert kapasitetsfordeling (Timetabling Redesign, TTR)	64
4.9.1 Mål for Kundefokusert kapasitetsfordeling (TTR)	64
4.9.2 Elementer i kundefokusert kapasitetsfordeling (TTR).....	64
4.9.3 Implementering.....	65
4.9.3.1 Kapasitetsstrategi	65
4.10 Prinsipper for kapasitetsfordeling i godskorridorene	65
Del 5 – Tjenester og priser	66
5.1 Innledning.....	66
5.2 Prisprinsipper	66
5.2.1 Innledning.....	66
5.2.2 Den minste pakken med tjenester	66
5.2.3 Tilgang til tjenester i serviceanlegg og tjenester i disse	67
5.2.4 Tilleggstjenester og ekstratjenester	67
5.2.5 Liste over markedssegmenter	67
5.3 Den minste pakken med tjenester og priser	69
5.3.1 Innhold i den minste pakken med tjenester	69
5.3.2. Metode for beregning av pris for den minste pakken med tjenester	70
5.3.3 Priser for den minste pakken med tjenester.....	73
5.4 Tilleggstjenester og priser	74
5.4.1 Kjørestrøm (elektrisk energi til togdrift)	74
5.4.2 Forvarming av passasjertog.....	75
5.4.3 Tjenester i forbindelse med spesialtransporter og farlig gods.....	76
5.5 Ekstratjenester og priser	77
5.5.1 Adgang til telekommunikasjonsnett	77
5.5.2 Fremskaffelse av tilleggsopplysninger.....	77
5.5.3 Teknisk kontroll av rullende materiell.....	77
5.5.4 Billettsalg på stasjoner for passasjerer.....	77
5.5.5 Omfattende vedlikeholdstjenester	77
5.5.6 Andre tjenester.....	78
5.6 Finansielle straffer og incentiver	82

5.6.1 Avgifter for mindre ruteendringer	82
5.6.2 Avgifter for større ruteendringer	82
5.6.3 Avgifter for ubrukt kapasitet	82
5.6.4 Reservasjonsavgifter	82
5.6.5 Incentiver og rabatter.....	83
5.7 Ytelses- og kompensasjonsordninger.....	83
5.7.1. Ytelsesordning	83
5.7.2. Kompensasjon for alternativ transport	87
5.8 Prisendringer	87
5.8.1 Årlige prisjusteringer	87
5.8.2 Andre prisendringer	87
5.9 Fakturering	88
5.9.1 Fakturering av den minste pakken med tjenester	88
5.9.2 Fakturering av tilleggstjenester og ekstratjenester	88
Del 6 – Drift og trafikkstyring	90
6.1 Innledning.....	90
6.2 Trafikkregler	90
6.2.1 JBFs plikt til å bruke TJN	90
6.2.2 Krav om kontinuerlig tilgjengelig transportledelse	90
6.3 Særskilte tiltak i tilfelle driftsforstyrrelser.....	91
6.3.1 Prinsipper	91
6.3.2 Operative regler	91
6.3.3 Forstyrrelser	92
6.4 Verktøy for informasjon om tog og overvåking	94
6.4.1 TIS	94
6.5 Kunde- og trafikkinformasjon.....	94
Del 7 – Serviceanlegg.....	95
7.1 Innledning.....	95
7.2 Oversikt over serviceanlegg	95
7.3 Serviceanlegg og tjenester i disse	96
7.3.1 Felles bestemmelser.....	96
7.3.2 Stasjoner for passasjerer	97
7.3.3 Godsterminaler.....	98
7.3.4 Skiftestasjoner og skifteanlegg.....	105
7.3.5 Driftsbanegårder og hensetting	107
7.3.6 Vedlikeholdsanlegg.....	110

7.3.7 Andre tekniske anlegg	113
7.3.8 Havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet	115
7.3.9 Avlastningsanlegg	116
7.3.10 Påfyllingsanlegg for drivstoff	117
Vedlegg.....	119

Ordliste

Nedenfor er en ordliste med forkortelser og definerte begreper som brukes i Network Statement.

RNE har på sin hjemmeside en mer omfattende ordliste på engelsk med begreper som brukes i Network Statement, se <http://www.rne.eu/organisation/network-statements/>

Definisjonene er kun til informasjon og er ikke juridisk bindende.

Forkortelser

AST	Avtale om sportilgang og bruk av tjenester
Bane NOR	Bane NOR SF
BTP	Banetekniske planforutsetninger
DSB	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
ERA	Det europeiske jernbanebyrået
IF	Infrastrukturforvalter
JBD	Justis- og beredskapsdepartementet
JBF	Jernbaneforetak
JDIR	Jernbanedirektoratet
ORV	Operativt regelverk for trafikkpersonale
OSS	One Stop Shop
RFC	Rail Freight Corridor
RNE	RailNetEurope
SD	Samferdselsdepartementet
SJN	Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet
SJT	Statens jernbanetilsyn
TCR	Temporary Capacity Restrictions (midlertidige kapasitetsbegrensninger)
TJN	Trafikkregler for jernbanenettet
TRASÉ	Trafikkrelatert Strekningsinformasjon

Definisjoner

ARBIS Bane NORs system for oversikt over midlertidige kapasitetsbegrensninger (TCR)

Avtale om sportilgang og bruk av tjenester Avtale mellom Bane NOR og JBF om bruk av Bane NORs jernbanenett og tjenester, jf. jernbaneforskriften § 10-1 og Network Statement vedlegg 2.3.1

BEST-K Bane NORs system for søknad om infrastrukturkapasitet (ruter og arbeid i spor) i gjeldende ruteplanperiode (operativ kapasitetsfordeling)

BEST-L Bane NORs system for søknad om infrastrukturkapasitet (ruter) til årlig kapasitetsfordeling

Brannvisitasjonstog Togsett utstyrt med slukkeutstyr og bestemt for slukking av brann

Evakueringstog Togsett bestemt for evakuering av reisende fra havarerte tog

FIDO Bane NORs elektroniske system for distribusjon av ruter og kunngjøringer

Grenseovergang Det punkt eller den stasjon hvor en grenseoverskridende jernbaneforbindelse går over til en annen IF. Uttrykket brukes kun ved kryssing av riksgrense.

Grunnrutemodell En modell med systemruter utviklet for å kunne gjennomføre trafikkavviklingen på strekninger med meget høy kapasitetsutnyttelse. Grunnet det norske jernbanenettets form med Oslo S som «nav» i et hjul og lange enkeltsporstrekninger, vil endring av grunnrutemodellen påvirke togrutene i hele Norge. Foruten Osloområdet er det utviklet grunnrutemodeller for Stavanger- og Bergensområdet.

Hjelpetog Tog som kjøres for å hente et tog som er blitt stående på linjen.

Infrastrukturkapasitet Infrastrukturkapasitet er infrastrukturforvalters hovedprodukt som tilbys i form av steds og tidsbegrensede bruksretter.

Jernbanenett Det jernbanenettet som Bane NOR forvalter. Det norske jernbanenettet er det samme som det jernbanenettet som Bane NOR forvalter.

Kapasitetsfordeling En samlebetegnelse for infrastrukturforvalters planlegging og tildeling av infrastrukturkapasitet og tilgang til serviceanlegg samt tjenester i disse.

KARI Bane NORs automatiske kunde- og trafikkinformasjonsystem. Henter data fra flere ulike kilder: Ruteplanene (TPS), fjernstyringsanlegget (CTC), FIDO, GPS-sendere på togene, manuell oppdatering fra TXP (TPR), manuell innmating fra toginformatørene og informasjon fra JBF om alternativ transport.

Konsultering om TCR-er En aktiv dialog om planlagte TCR-er mellom Bane NOR, de største berørte driverne av serviceanlegg og søkerne i formelle kommunikasjonskanaler. Disse kanalene kan omfatte møter og formidling av skriftlig informasjon, hvor mottakerne får mulighet til å kommentere.

Koordinering av TCR-er Samarbeid mellom Bane NOR og Trafikverket om planlegging av TCR-er som påvirker mer enn ett jernbanenett for å optimalisere utnyttelsen av hver TCR samtidig som det tilstrebes å redusere de trafikale konsekvensene.

T-n En frist som refererer til dagen for oppstart av midlertidige kapasitetsbegrensninger (T) og antall måneder (n) før denne oppstartsdagen.

Nasjonal transportplan En stortingsmelding utarbeidet av SD. Meldingen presenterer Regjeringens transportpolitikk. Den er også en strategisk plan for utvikling av det samlede systemet for veg-, jernbane-, luft- og sjøtransport.

Operativ kapasitetsfordeling Fordeling av infrastrukturkapasitet i gjeldende ruteplan. Operativ kapasitetsfordeling innebærer fordeling av restkapasitet, se Restkapasitet.

Redskapstog Togsett bestemt for innhenting av havarert tog. Redskapstoget består som regel av én redskapsvogn og en mannskapsvogn. Redskapsvognen inneholder utstyr for løfting og påsporing av tog, ekstra kobbelt mv.

Restkapasitet Ledig (fri) sporkapasitet i det norske jernbanenettet som ikke er fordelt til kjøring av tog eller arbeid i spor i den fastlagte ruteplanen

Rushtidstog Tog med ankomst på togruten i tidsrommet 07:00 – 09:00 eller avgang i tidsrommet 15:00 – 17:00 i en storby alle dager unntatt lørdag og søndag

Skinnegående vedlikeholdsmaskiner Maskiner som benyttes til å utføre infrastrukturarbeider

Spesialtransport Et tog er å anse som spesialtransport når lastens og/eller kjøretøyets totalvekt, metervekt, lastens profil, innhold eller øvrige forhold krever at det tas særskilte forholdsregler ved togframføring, jf. UIC Code 502

Største linjehastighet Den største kjørehastighet som tillates benyttet over et nærmere bestemt strekningsavsnitt

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 p.

TCR En forkortelse for Temporary Capacity Restrictions som betyr Midlertidige kapasitetsbegrensninger.

Utpekt TCR En TCR som utgjør fornyelse eller oppgradering av jernbaneinfrastrukturen og som har planfasthet og store trafikale konsekvenser og/eller omfang som gjør at Bane NOR har pekt den ut som en baneteknisk planforutsetning.

Vognoptak En liste som blant annet identifiserer vognenhetene i et tog, jf. Trafikkregler for jernbanenettet kapittel 4.

X-n En frist som refererer til dagen for oppstart av ny ruteplanperiode (X) og antall måneder (n) før denne oppstartsdagen.

Ytelsesordning Ordning som skal bidra til bedret ytelse fra IF og JBF, jf. jernbaneforskriften § 6-6 og AST punkt 12

Definisjoner som knytter seg til togframføring, se TJN kap. 1.

Versjonsadministrasjon

Versjon	Dato	Beskrivelse av endring - Network Statement 2025
0.5		Utkast
0.1		Høringsversjon
1.0		Publiseringsdokument

Del 1 - Generell informasjon

1.1 Innledning

Bane NOR er IF på det norske jernbanenettet og har utarbeidet og offentliggjort Network Statement 2025, den 22. utgaven.

1.1.1 Bane NORs organisasjon



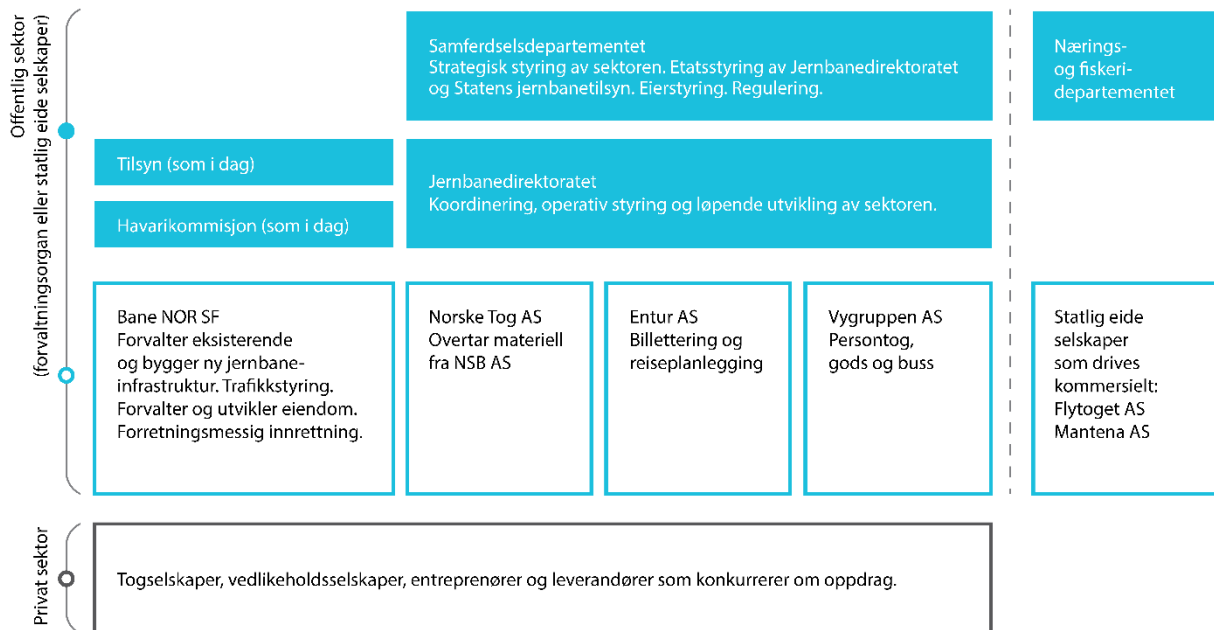
Bane NOR er organisert i fire divisjoner med ansvar for hver sine virksomhetsområder og fire konsernstaber med fagansvar på tvers av divisjonene:

- **Utbygging:** planlegging og gjennomføring av prosjekter knyttet til ny infrastruktur
- **Trafikk og teknologi:** trafikkstyring, drift og trafiksikkerhet, ERTMS-programmet, teknisk, IKT, anskaffelser
- **Drift og vedlikehold:** forvaltning av jernbaneinfrastruktur, utførelse og oppfølging av kjerne- og prosjektbasert vedlikehold, kraftforsyning til togfremføring, energiforsyning, maskinforvaltning, ansvarlig for fornyelsesplaner
- **Kunde og marked:** ansvarlig for kunde- og trafikkinformasjon, kundelogistikk, ruteplan/kapasitetsfordeling, person- og godstrafikk, prissystem og inntekter fra JBF, kundekontakt samt avtaler med JBF
- **Eiendom:** forvaltning og utvikling av eiendom og knutepunkt, samt drift og vedlikehold av stasjoner, verksteder og andre serviceanlegg

Konsernstabene har overordnet ansvar for mål og strategier, rammeverk og styrende dokumenter innen sine fagområder på tvers av divisjonene.

1.1.2 Jernbanesektoren i Norge

FARGENØKKEL: ● Forvaltningsorganer ● Statlig eide selvstendige enheter ● Privat sektor



1.2 Formål

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

Network Statement består av et hoveddokument som beskriver infrastrukturen i tillegg til de generelle betingelsene for å kunne trafikker 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).

Norske lover og forskrifter som gjelder jernbane er tilgjengelige på [SJTs nettsider](#). Enkelte av lovene og forskriftene er oversatt til engelsk. Disse oversettelsene er ikke offisielle. Øvrige norske lover og forskrifter er tilgjengelig på [Lovdata](#).

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 [AST](#) henviser til særskilte punkter i Network Statement er ikke dette juridisk bindende forpliktelse for Bane NOR, med mindre det særskilt kommer frem av AST at det er en juridisk bindende forpliktelse 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 JBF sine rettigheter eller forpliktelser, skal slike endringer sendes på høring til JBF 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 IF, JBF eller den som driver serviceanlegg når det gjelder:

- a) utkast til og endelig versjon av Network Statement
- b) kriterier som er fastsatt i Network Statement
- c) Kapasitetsfordelingsprosessen 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 jernbaneforskriften §§ 2-1, 2-2, 2-4 og 2-5
- g) tilgang til tjenester, innkreving av avgifter og betaling for tjenester i samsvar med jernbaneforskriften § 13-2 og jernbaneforskriften kapittel 4
- h) trafikkstyring
- i) planlegging av fornyelser samt planlagt og ikke-planlagt vedlikehold
- j) overholdelse av kravene i jernbaneforskriften §§ 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 www.rne.eu

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. Se [Endringslogg](#).

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 Lovtidend¹, samt
- endringen kan føre til restriksjoner for bruk av jernbaneinfrastrukturen i henhold til den minste pakken med tjenester, jf. jernbaneforskriften § 4-1 – jf. kapittel 5.3.

1.5.3 Publisering

Network Statement 2024 med vedlegg er tilgjengelig både i papirformat og elektronisk på Bane NORs hjemmeside hvor den kan lastes ned gratis. Network Statement er til enhver tid tilgjengelig på to språk, både på norsk og på engelsk. Dokumentets innhold er det samme på begge språk. Ved uoverensstemmelse mellom de to utgavene, vil den norske teksten ha forrang.

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

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

¹ ref. <http://www.lovdatab.no/info/lovtidend.html>

1.6 Kontakter

1.6.1 Bane NOR

Bane NOR kan på forespørsel gi JBF nærmere informasjon om emner nevnt i Network Statement 2023.

Bane NORs kontaktadresse:

Bane NOR SF	
Postadresse	Postboks 4350, N-2308 HAMAR
Besøksadresse	Schweigaards gate 33, 0191 Oslo
E-post	postmottak@banenor.no
Hjemmeside	www.banenor.no

1.6.2 OSS - One Stop Shop Norge

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 JBF ta kontakt med en OSS, som vil starte hele den internasjonale koordineringsprosessen.

OSS vil på bakgrunn av kontakt med et JBF og etter et møte med involverte ledere:

1. Koordinere håndteringen av kapasitetskrevende 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.

Bane NORs OSS:

Bane NOR SF	
Postadresse	Postboks 4350, N-2308 HAMAR
Besøksadresse	Schweigaards gate 33, 0191 Oslo
E-post	ruteplan@banenor.no
Telefon	05280/+47 22 45 50 00

1.6.3 OSS, Internasjonalt

Lenke til internasjonale OSS: <http://www.rne.eu/organisation/oss-c-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, samtrafikkvevne, 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 11 internasjonale godskorridorer (RFC) i EUs jernbanenett, se [RNEs nettsider](#).

1.7.2 RailNetEurope og andre internasjonale fora

RailNetEurope (RNE) ble opprettet i januar 2004 på initiativ fra en rekke europeiske IF, 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, JBF samt 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.

Du finner mer informasjon om RNE på [RNEs nettsider](#).

1.7.2.1 RNE verktøy

PCS

PCS er et internasjonalt koordineringssystem for søknad om ruteleier for JBF og andre søkere, IF, 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: support.pcs@rne.eu.

Mer informasjon finner du på [RNEs nettsider](#).

CIS

CIS er et informasjonssystem for infrastrukturavgifter for JBF og andre søkere levert av IF og tildelingsorganer (ABs). 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.

Mer informasjon finner du på [RNEs nettsider](#) eller ved å kontakte RNE CIS Support: support.cis@rne.eu.

1.7.2.2 OSS

One-Stop-Shop (OSS) er et nettverk av kontaktpunkter som representerer IF 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 forespørslers og ytelsesvurdering etter togkjøring.

Bane NORs OSS ruteplan@banenor.no.

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

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:

EIM

EIM (European Rail Infrastructure Managers) er en organisasjon for uavhengige IF, 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 IF. Organisasjonen har hovedkontor i Brussel.

Du finner mer informasjon på [EIMs nettsider](#).

PRIME

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

Du finner mer informasjon på [PRIME Infrastructures nettsider](#).

UIC

UIC (Union internationale des chemins de fer, eller Den internasjonale jernbaneunionen) 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.

Du finner mer informasjon på [UICs nettsider](#)

NIM

NIM (Nordic Infrastructure Managers) er et løst organisert samarbeid mellom IF 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 ingen egen nettside, men du kan få mer informasjon ved å kontakte Bane NOR på international@banenor.no.

Del 2 - Infrastruktur

2.1 Innledning

Jf. forskrift 8. september nr. 2710 om gjennomføring av forordning (EU) 2019/777 om de felles spesifikasjonen for registeret over jernbaneinfrastruktur og oppheving av beslutning 2014/880/EU.

Dette kapitlet gir informasjon om infrastrukturen på Bane NORs jernbanenett samt på annen jernbaneinfrastruktur som er tilknyttet dette jernbanenettet, og som stilles til rådighet for den som har tilgang til å trafikere dette jernbanenettet.

Utfyllende informasjon til kapittel 2 finnes i vedleggene til Network Statement.

Banedata og [Register of Railway infrastructure](#) (RINF) inneholder informasjon om infrastruktur i dette kapitlet.

Hensikten er å dekke eksisterende og nye JBFs informasjonsbehov i forbindelse med planlegging av deres togproduksjon.

Network Statement gir ikke tilstrekkelig informasjon om infrastrukturens egenskaper med tanke på å spesifisere, konstruere eller bygge kjøretøy som er kompatibelt med Bane NORs infrastruktur. For slikt behov vises det til Bane NORs dokument Teknisk regelverk, [Supplementary information and regulations](#), kap.1.

Informasjon om tilknyttet privat jernbaneinfrastruktur er kun dekket i den utstrekning Bane NOR besitter informasjon om den.

2.2 Jernbanenettets omfang

2.2.1 Begrensninger

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

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 – jf. vedlegg 2.2.1. Ingen av grenseovergangene innebærer skifte av sporvidde.

Passering av riksgrensen innebærer skifte av visuelt signalsystem.

Grensestasjon	Bane
Riksgränsen (SE)	Oftobanen
Storlien (SE)	Meråkerbanen
Charlottenberg (SE)	Kongsvingerbanen
Kornsjø (NO)	Østfoldbanen
Naboland IF	
Trafikverket	
Nabolands forvaltning	
Trafikverket – Hovedkontor:	
Postadresse:	Röda vägen 1, S-781 89 BORLÄNGE, SE
Telefon:	+46 771 921 921
E-post:	trafikverket@trafikverket.se
Internett:	www.trafikverket.se
Toll- og avgiftsdirektoratet	
Postadresse:	PB 8122 Dep., N-0032 OSLO, NO
Telefon:	+47 228 60 312
E-post:	tad@toll.no
Internett:	www.toll.no

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

Norge har ingen jernbanenett i tradisjonell forstand utover det jernbanenettet som forvaltes av Bane NOR. Det finnes et fåtall spor og baner eiet av private. Da disse spor kan benyttes i tilknytning til det jernbanenettet Bane NOR forvalter, omtales de i Network Statement.

Passering av de innenlandske forgreningspunktene kan innebære skifte av lasteprofil, aksellast, energiforsyningssystem, signalsystem osv.

Tilknyttet spor og baner – jf. [vedlegg 2.2.2.2](#).

Sidespor – jf. [vedlegg 7.3.3.2](#).

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

postmottak@banenor.no.

2.2.2.3 Tilleggsinformasjon

For informasjon om jernbanenettet av relevans for kjøretøy vises til Bane NORs dokument Teknisk regelverk, [Supplementary information and regulations](#). For geografisk sortert oversikt over infrastrukturens egenskaper vises til Bane NORs database over infrastrukturen – [Banedata](#).

Bestilling fra denne basen skjer ved henvendelse til OSS: oss@banenor.no.

For nærmere informasjon om (private) sidespor, se [vedlegg 7.3.3.2](#).

Bestilling av data fra denne databasen skjer ved henvendelse til OSS: 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 – jf. [vedlegg 2.2.1](#).

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

Strekningsskart – jf. [vedlegg 2.2.1](#). Se Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet og [TRASÉ](#)

Sann avstand mellom de enkelte stasjoner på en jernbanelinje kommer frem av [Bane NORs grafiske rute](#) for den enkelte strekning. Avstanden oppgis i kilometer.

Grafiske ruter kan lastes ned vederlagsfritt.

Lengden på togspor på stasjonene vises i Network Statement [vedlegg 7.3.2](#).

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 – jf. [vedlegg 2.3.4.1](#)

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](#)

Nasjonale profiler

For å kunne utnytte kapasiteten i norsk infrastruktur, og da i særdeleshet 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](#). Profilet gjelder samtlige banestrekninger med ordinær trafikk.
- Statisk spesifisert tilleggsprofil 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](#).

Ved behov for transport som overskrider de nevnte framføringsprofiler, må det sendes søknad om spesialtransport til Bane NOR, jf. 4.7.1 Spesialtransporter. Søknad sendes til spesialtransporter@banenor.no.

2.3.5 Vektbegrensninger

2.3.5.1 Aksellast

Landsdekkende kart – jf. [vedlegg 2.3.5.1](#)

2.3.5.2 Metervekt

Landsdekkende kart – jf. [vedlegg 2.3.5.2](#)

2.3.6 Linjestigninger og fall

Tabellarisk oversikt over bestemmende stigninger og fall samt for grafisk fremstilling av vertikalprofiler – jf. [vedlegg 2.3.6](#)

2.3.7 Linjehastighet

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

Strekningsvis profil over linjehastighet – jf. [vedlegg 2.3.7](#)

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. Kart over alle elektrifiserte linjer i Norge – jf. [vedlegg 2.3.9](#)

Bane NOR eier påfyllingsanleggene for drivstoff (diesel) samt drifter disse. Se [vedlegg 7.3.10](#)

2.3.9.1 Spenning og frekvens

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 som angitt i kart – Maksimal togstrøm:

Strømforbruk - jf. [vedlegg 2.3.9](#)

På enkelte strekninger utgjør tilgjengelig elektrisk kraft en begrensende faktor for kapasitetsutnyttelsen

I tilfelle lav spenning forutsettes fører å begrense strømuttaket ytterligere.

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.

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 som angitt i kart - Maksimal togstrøm:

Regenerativ bremsing - jf. [vedlegg 2.3.9](#).

2.3.9.3 Kontaktledning – høyde og horisontal forskyvning

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

Kontakttrådens avvik fra spormidte er nominelt 400 mm og ved ugunstige vindforhold maksimalt 700 ± 50 mm for gamle kontaktledningsanlegg og 550 ± 30 mm for nyere kontaktledningsanlegg.

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

2.3.9.4 Kontaktrykk fra strømvaktaker

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

Grenseverdier for aerodynamisk utbalansering av strømvaktaker 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 strømvaktakerer 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: Teknisk regelverk, [Supplementary information and regulations, kap. 8, appendix e](#).

2.3.10 Signalsystem

Jf. [Trafikkregler for jernbanenettet kapittel 8](#).

Signalanlegg inkluderer signaler, sikringsanlegg og linjeblokk, og gjelder for stasjoner, planoverganger, rasvarsling osv.

Signalanleggene skal signalere til togtrafikken om de kan kjøre på den aktuelle strekningen. Sikringsanleggene skal skape sikre togveier for tog i bevegelse. Før signalanleggene kan gi kjørsignal må togveien etter signalene kontrolleres for og garantere at sporet er fritt for andre tog, at signalene i motsatt retning viser stopp og at alle sporvekslene er satt for den riktige togvegen.

2.3.11 Trafikkstyring

Jf. [Trafikkregler for jernbanenettet](#), kapittel 5 – [vedlegg 2.3.11](#)

2.3.11.1 Strekninger med fjernstyrte driftsformer

Fjernstyring er systemer der trafikken overvåkes og styres fra en trafikkstyringssentral. I trafikkstyringssentralen får togleder kontinuerlig, informasjon om hvor tog befinner seg. De fleste jernbanestrekninger i Norge er fjernstyrt.

De to driftsformene med fjernstyring er:

- Strekning med fjernstyring
- Strekning med ERTMS

På strekning med fjernstyring gis kjøretillatelse ved kjørsignal i hovedsignal. Ombordansvarlig i persontog har ansvar for å verifisere kjørsignal.

På strekning med ERTMS gis kjøretillatelse til fører i togets ombordutrustning (DMI – Driver Machine Interface). Ombordansvarlig i persontog verifiserer da ikke kjørsignal.

Dekningskart – jf. Vedlegg 2.3.13

ERTMS bygges ut iht. Nasjonal Signalplan.

For nærmere informasjon om når ERTMS tas i bruk på spesifikke strekninger se [Nasjonal Signalplan](#).

2.3.11.2 Strekning med togmelding

På noen strekninger finnes fremdeles et system med manuelle togmeldinger. Dette systemet bygger på at togekspeditor 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.

Dekningskart – jf. [vedlegg 2.3.13](#)

2.3.12 Kommunikasjonssystemer

Jf. [Trafikkregler for jernbanenettet kapittel 2, pkt. III](#).

GSM-R benyttes som kommunikasjonssystem mellom tog og trafikkstyringsfunksjon—se [vedlegg 2.3.12](#).

Kommunikasjon mellom togleder, togekspeditor og fører er på norsk.

For overføring av diagnosedata fra tog anvendes kommersielle mobilnett.

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 strekningen.

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.

Ca. 90 % av alle ATC-strekninger har delvis ATC-utrustning (DATC). Ca. 10 % av alle ATC-strekninger har fullstendig ATC-utrustning (FATC).

Strekningsoversikt for ATC – jf. [vedlegg 2.3.13](#)

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 (Slutt punkt for kjøretillatelse)

Strekningsoversikt for ERTMS – jf. [vedlegg 2.3.13.2](#)

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 del Rolling Stock [8.4.2.6 Axle counter systems](#) og videre til TS 50238-3:2019.

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](#).

2.4 Restriksjoner på trafikken

2.4.1 Jernbaneinfrastruktur til spesielle formål

Jf. jernbaneforskriften § 8-8.

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.

2.4.2 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](#).

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. [Se også Forskrift om grenseverdier for støy](#).

2.4.2.2 Utslipp fra toaletter

Det er ikke tillatt å bruke åpne toalettsystemer i jernbanekjøretøy – jf. [kjøretøyforskriften](#)

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 www.varsom.no og lokal skredvarsling for banestrekninger gir indikasjon på faren for hendelse.

I Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet (SJN) er det listet opp [de mest rasutsatte strekningene](#).

På disse strekningene må det kjøres med sikthastighet hvis togradio roamer til Telenor. På de mest utsatte strekninger er det installert rasvarslingsanlegg – jf. [vedlegg 2.4.2.3.1](#).

2.4.2.3.2 Dyrepåkjørsler

I landdistriktene kan det til visse tider forekomme hyppige påkjørsler av dyr på sporet. Primært dreier det seg om elg og reinsdyr – jf. [vedlegg 2.4.2.3.2](#).

2.4.2.3.3 Vindutsatte strekninger

Oversikten 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.

Se 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 kap. 2.4.4 Tunneler.

2.4.4 Tunnelrestriksjoner

- Det tillates ikke transport av "FARLIG GODS", iht. 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 minimalisere utslipp av eksos i tunnel, anbefales fører å legge opp til mest mulig jevn kjøring.

Tunneler lengre enn 2 km – jf. [vedlegg 2.4.4](#).

2.4.5 Brorestriksjoner

Bane NOR har ingen brorestriksjoner.

Bane NOR har to broer med særskilte bestemmelser for togpassering: Skansen og Nidelven klappebroer, 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.

Informasjon om broåpningstider finnes på [nettsiden](#) til Trondheim havn.

2.5 Tilgjengelighet av infrastrukturen

Alle banestrekninger er i utgangspunktet åpne for togtrafikk døgnet rundt.

Eventuelle regelmessige stengninger eller begrensninger pga. visitasjons- og vedlikeholdsarbeider blir meldt inn av IF 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 [nettsider](#).

For oversikt over utvikling av infrastruktur på lang sikt henvises det til [Jernbanesektorens handlingsprogram 2018 - 2029 og](#)

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

Del 3 – Tilgangsbetingelser

3.1 Innledning

Jf. jernbaneforskriften kapittel 2.

Annet relevant regelverk er tilgjengelig på [Lovdata](#) og [SJTs nettsider](#) jf. punkt 1.3.

3.1.1 Strekningsvise tilgangsbestemmelser

3.1.1.1 COTIF

Norge er tilsluttet Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF), jf. COTIF-loven.

CIM-linjer:

- Alle jernbanelinjer på det norske jernbanenettet

CIV-linjer:

- Alle jernbanelinjer på det norske jernbanenettet.

[OTIF](#) har oppdaterte lister over alle jernbane- og fergelinjer hvor CIM og CIV kommer til anvendelse ved internasjonal jernbanetransport.

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

Jf. jernbaneforskriften kapittel 2.

3.2.1 Betingelser for å søke om infrastrukturkapasitet

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

1. JBF som har tilgang til å trafikkere 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 trafikkere kjørevei som er del av det norske jernbanenettet, kan også søke om infrastrukturkapasitet. Formålet er å legge til rette for at mulige JBF 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.

2. Søker – et JBF eller en internasjonal sammenslutning av JBF 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 allmenntilgjengelig 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 JBF som skal utøve trafikken.

En søker som ikke er JBF må utpeke et JBF 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 JBF 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 JBF utfører en transporttjeneste på vegne av en søker som ikke er et JBF, 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 JBF, som følge av krav i lov eller forskrift, eller interne rutiner som implementerer krav i lov eller forskrift, må avvise dette.

JBF 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. Ansvaret for samordningen av verne- og miljøarbeidet er lagt på hovedbedriften.

Hovedbedriftsansvar for jernbanevirksomhet:

- Når personell ansatt hos JBF utfører arbeidsoppgaver i tilknytning til strekninger Bane NOR forvalter, er Bane NOR å anse som hovedbedrift. Eksempelvis gjennomfører Bane NOR strekningsbefaringer med JBF.
- 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 trafikere jernbanenettet

Jf. jernbaneforskriften § 2-1.

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

For å kunne utøve tilgangsrettigheter på jernbanenettet må JBF 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. Kontaktinformasjon for SJT, se [SJTs nettsider](#).

3.2.4 Sikkerhets sertifikat

Jf. sikkerhetsforskriften kapittel 5.

Sikkerhets sertifikat etter sikkerhetsforskriften utstedes av ERA eller SJT. Kontaktinformasjon for SJT, se [SJTs nettsider](#).

3.2.5 Forsikringsplikt

Jf. jernbaneforskriften § 12-6.

JBF skal 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 JBF og andre som JBF 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.

3.3.2 Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST)

Jf. jernbaneforskriften § 10-1.

AST er den eneste avtalen som JBF må inngå med Bane NOR for å få levert den minste pakken med tjenester, jf. jernbaneforskriften § 4-1 – jf. 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 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 JBF rett til å benytte tjenester Bane NOR stiller til disposisjon til JBF 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 JBF 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, jf. [AST punkt 9.1.1](#).

3.3.3 Krav til andre søkere enn JBF

Andre søkere enn JBF 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 JBF som skal utføre togframføringen, jf. jernbaneforskriften § 8-2 første ledd.
- Innen 30 dager før togframføringen påbegynnes må søker skriftlig informere Bane NOR om hvilket JBF som skal utføre togframføringen. Dersom flere enn ett JBF skal utføre togframføringen, må søker også innen samme frist gi skriftlig informasjon til Bane NOR om hvilke/hvilket JBF som skal utføre togframføring knyttet til hvert enkelt ruteleie (30 dager før den enkelte togframføring).
- Dersom søker bytter JBF må søker skriftlig meddele Bane NOR om byttet, senest 30 dager før byttet skjer.
- JBF 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 JBF som utfører togframføringen.

- JBF som skal utføre togfremføringen skal betale reservasjonsavgift etter jernbaneforskriften § 6-7 for kapasitet som er tildelt, men som ikke brukes. Dersom søker ikke har utpekt JBF til å utføre togfremføringen må søker betale reservasjonsavgiften.
- Søker er solidarisk ansvarlig for et hvert krav Bane NOR får mot det JBF som er utpekt til å gjennomføre togfremføringen, 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 togfremføringen. 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, jf. [vedlegg 3.3.2](#)

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, jf. [samtrafikkforskriften](#).

Nasjonale tekniske krav til kjøretøy følger av [kjøretøyforskriften](#).

Informasjon om prosessen fås ved henvendelse til SJT. Kontaktinformasjon for SJT, se [SJTs nettsider](#).

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.

Mer informasjon finner du på [Bane NORs nettsider](#).

3.4.1.1 Krav til utstyr i trekkaggregater

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

Nøkler rekvireres hos Bane NOR, send e-post til 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 JBF. IF har ikke ansvar for opplæring eller godkjenning av førere, ombordpersonell eller skiftepersonell.

Krav som er relevant for førere følger av førerforskriften. Informasjon om dette er tilgjengelig på SJTs hjemmeside på [Lovdata](#).

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, jf. [kjøretøyforskriften](#) § 12.

Del 4 – Kapasitetsfordeling

4.1 Innledning

Jf. jernbaneforskriften kapittel 8, 9, 10 og vedlegg IV.

Del 4 beskriver Bane NORs prosess for fordeling av kapasitet for ruteleier og tjenester samt Bane NORs eget behov for sportilgang for vedlikehold, fornyelse og oppgradering av jernbaneinfrastrukturen. Med fordeling av tjenester, menes tjenester som beskrevet i kapittel 5.3 og 7.3.

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:



De tre fasene er nærmere beskrevet i de øvrige kapitlene her i kapittel 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. Se [RNEs nettsider](#)
- Bane NOR – i egenskap av å være infrastrukturforvalter (IF) med kapasitetsfordelingsmyndighet.
- OSS – funksjon som ivaretas av Ruteplan for å bistå JBF i spørsmål knyttet til søknad om infrastrukturkapasitet. Jf. Kap. 1.6.2
- Søkere er ansvarlig for å søke om infrastrukturkapasitet iht. kravene i Network Statement del 4.
- Jernbanedirektoratet avgjør hvilket jernbaneforetak som skal søke ruteleier for offentlig kjøpt persontransport.
- Statens jernbanetilsyn (SJT) – 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 JBF som skal kjøre deres tildelte ruter iht. 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 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.

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 <http://pcs.rne.eu/>. 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 iht. 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 www.scanmedfreight.eu.

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 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

Jf. Jernbaneforskriften § 2-3

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.

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:

	Persontog	Tomtog	Godstog	Løslokomotiv
Tognummer 1)	x	X	x	x
Togslag	x	X	x	x
Togtype	x			
Linjenummer 2)	x			
Produktkode 3)	x		x	
Kjøredager/datoer	x	X	x	x
Kjørestrekning, fra – til	x	X	x	x
Avgangs- /ankomsttid Foreslått avgangstid fra utgangsstasjon, eventuelt foreslått ankomsttid til endestasjon dersom dette skal prioriteres	x	X	x	x
Stoppmønster og -aktiviteter • Med minimum behov for oppholdstid	x	X	x	x

	Persontog	Tomtog	Godstog	Løslokomotiv
Ønske om spesifikt plattformspor	x			
Foreslått sted for personalbytte • Med minimum behov for oppholdstid	x	X	x	x
Type kjøretøy	x	X	x	x
Behov for assistanselokomotiv • Angi strekning	x	X	x	
Bestemmende kjørehastighet	x	X	x	x
Togstørrelse • Pt. – antall togsettenheter og total lengde i meter • Gt. – tilkoplede togvekt, total lengde i meter og aksellast	x	X	x	
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 4)	x	X	x	x

1) Tognummer tildeles av Bane NOR dersom det ikke er angitt i søknaden

2) Linjenummer – se tabell 4.2.5.3

3) Produktkode – se tabell 4.2.5.4

4) Hvis behovet gjelder sted, som på søknadstidspunktet mangler togvarmeanlegg, bør dette fremheves spesielt, og bestilles særskilt på ruteplan@banenor.no.

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 JBF 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 JBF 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

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
R12	Eidsvoll – Kongsberg
R13	Dal – Drammen
R14	Kongsvinger – Asker
L1	Lillestrøm – Spikkestad

Linje	Strekning
RE20	Oslo S - Halden/Gjøteborg
R21	Stabekk – Moss
R22	Oslo S - Mysen/Rakkestad
R23	Oslo S - Moss
L2	Stabekk – Ski
RE30	Gjøvik - Oslo S
R31	Jaren - Oslo S
FLY1	Oslo S - Oslo Lufthavn (Gardermoen)
FLY2	Drammen - Oslo Lufthavn (Gardermoen)

4.2.5.4 Produktkoder

Kode	Kodebeskrivelse	Definisjon
A1	Andre industritog	Andre industritog (flybensin, syretog, propan, militærtransport o.l.)
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	Jernmalm 1	Jernmalm med lav prisfølsomhet
M2	Jernmalm 2	Jernmalm med høyere prisfølsomhet
M3	Øvrig malm og mineraler	Øvrig malm og mineraler
P1	Andre Pt	Andre persontog (Flåmsbana, tog til/fra Sverige)
T1	Trafikkpk. 1/SB	Trafikkpakke 1 / Sørlandsbanen
T2	Trafikkpk. 2/Nord	Trafikkpakke 2 / Nord
T3	Trafikkpk. 3/BB	Trafikkpakke 3 / Bergensbanen
T4	Østlandet 1	Direktetildelt trafikkavtale Østlandet 1
T5	Østlandet 2	Direktetildelt trafikkavtale Østlandet 2
Tn	Øvrige Pt. avtalt med JDIR	Øvrige persontog avtale med Jernbanedirektoratet og som Jernbanedirektoratet betaler for
W1	Tømmer- og flistog	Kombinerte tømmer- /flistog (inneholder vogner for både tømmer og flis)
W2	Tømmer	Rene tømmeretog
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) 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 tjenester 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:

Type serviceanlegg	Krav til innhold i søknad
Stasjoner for passasjerer	Stoppmønster og -aktiviteter, med minimum behov for oppholdstid (se kap. 4.2.5)
Godsterminaler	Se vedlegg 4.2.4.2
Tømmerterminaler	Se vedlegg 4.2.4.2
Skiftestasjoner	Se vedlegg 4.2.4.2
Hensettingsspor	Se vedlegg 4.2.4.2
Vedlikeholdsanlegg / Verksted	Se vedlegg 4.2.4.2
Andre tekniske anlegg	Ikke relevant
Havneanlegg	Se vedlegg 4.2.4.2
Avlastningsanlegg	Avtales med operativ trafikkstyring etter behov
Påfyllingsanlegg drivstoff	Se vedlegg 4.2.4.2

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 JBFs 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.

Kontaktpunkt: 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

Kontaktpunkt: 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 kapittel 4.

Faser og milepæler i årlig kapasitetsfordeling

Faser	Perioder	Aktivitet	Når ²
Planleggings-fase (X-12 – X-8) Oppdatere planforutsetning er	Oppstartsperiode (X-12 – X-8)	Bane NOR inviterer søkerne til et fellesoppstartmøte for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen. Hovedtemaer for møte er gjennomgang av tidsplan og forutsetninger som ligger til grunn for søknader og tildeling av infrastrukturkapasitet.	12 mnd.
		BEST-L er oppdatert med nye data og åpnes for registrering av søknader.	10 mnd.
		Bane NOR inviterer hvert jernbaneforetak til separate tidlige dialogmøter. Møtene skal gjennomføres enkeltvis med JBF og holdes konfidensielt.	10 mnd. - 9 mnd.
Tildelingsfase (X-8 – 2 ½) 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 mnd.
		Bane NOR konstruerer ruteleier basert på mottatte søknader og sammenstiller disse til et utkast til ny ruteplan.	8 mnd. – 5 ½ mnd.
	Høringsperiode (X-5 ½ – X-4 ½)	Bane NOR sender utkast til ny ruteplan på høring. Høringsperioden er minst en måned.	5 ½ mnd. - 4 ½ mnd.
	Samordningsperiode (X-4 ½ - X-3 ½)	Bane NOR vurderer høringskommentarer og forbereder løsninger på eventuelle konflikter.	4 ½ mnd. - 3 ½ mnd.
		Bane NOR avholder separate ruteplanmøter med hver av aktørene for gjennomgang av generelle kommentarer fra høringen.	4 mnd.

² En frist som angir antall måneder før dagen for oppstart av ny ruteplanperiode. Fristene i tabellen skal anses som veiledende og endelige frister (datoer) er beskrevet i tidsplan for årlig kapasitetsfordeling i kapittel 4.5.1.9.

Faser	Perioder	Aktivitet	Når ²
		Bane NOR vurderer eventuelle kommentarer fra ruteplanmøtene og foreslår løsninger på eventuelle konflikter.	4 mnd. - 3 ½ mnd.
	Tildeling av internasjonale ruteleier (X-4)	Først tildeles kapasitet som påvirker grenseoverskridende trafikk.	4 mnd.
	Tvisteløsningsperiode (X-3 ½)	Dersom en eller flere parter krever tvisteløsning, skal Bane NOR initiere Bane NORs tvisteløsningsordning.	3 ½ mnd.
	Tildeling av nasjonale ruteleier (X-3)	Deretter tildeles kapasitet som påvirker nasjonal trafikk, og ruteplanen for neste ruteplanperiode fastlegges.	3 mnd.
Iverksettelsesfase (X-3 – X-2) Iverksette ruteplan	Kvalitetskontroll og publiseringsperiode (X-3 - X-2)	Den fastlagte ruteplanen oppdateres med sene søknader om ruteleie. Deretter kvalitetstrolleres den oppdaterte fastlagte ruteplanen.	3 mnd. - 2 mnd.
		Når ruteplanen er kvalitetstrollert, blir den publisert som grafiske togruter på banenor.no .	2 mnd.

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.

Hvordan søke om restkapasitet:

Slik søker du	Frist	Hvem behandler søknaden?
Når behovet for restkapasitet for ruteleie er kjent, skal JBF og IF 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 JBF og IF søke om denne kapasiteten direkte til togleder på rol@banenor.no	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.

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 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. Søkerne (JBF) *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 JBF sine behov og TCR-enes forventede tilbudsforbedring for vareiere og reisende, og eventuelt redusere antall utpekte TCR-er dersom vurderingen tilsier det.
- Utpekte TCR-er skal besluttes av Operativ konsernledergruppe.

Utpekte TCR-er for ruteplanperiode R25 er:

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	Drammenbanen (Drammen)	Utbygging Drammen – Kobbervikdalen (UDK)

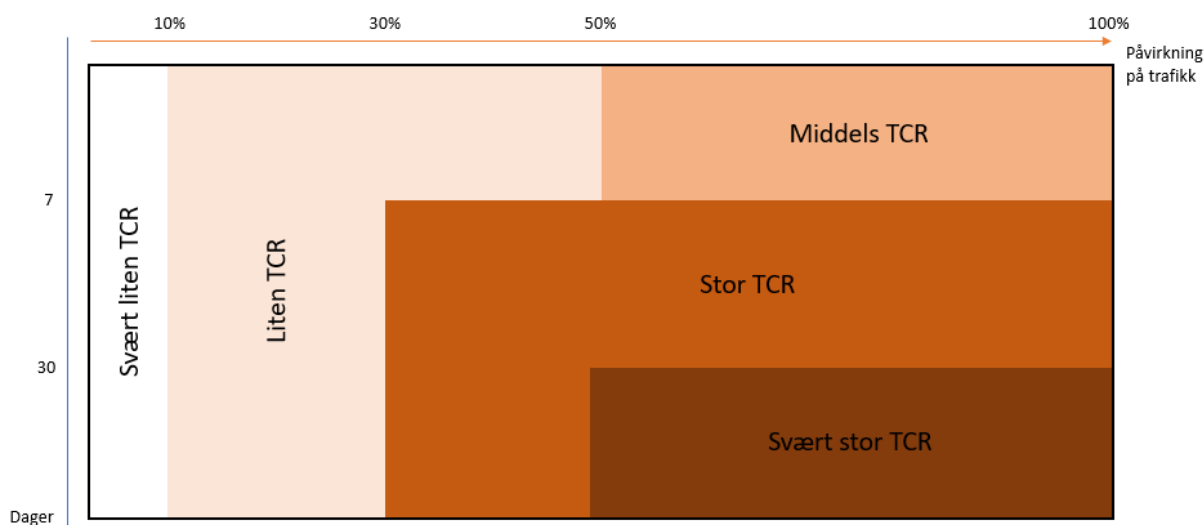
	(6 uker)		
VB02154	28.06.25 – 11.08.25 (6 uker)	Vestfoldbanen (Drammen – Tønsberg)	Utbygging Nykirke - Barkåker (UNB)

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.

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.



4.3.2 Tidspunkter og informasjon til søkere

Bane NOR publiserer informasjon om de midlertidige kapasitetsbegrensningene i [ARBIS](#).

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,
- og der det er aktuelt, tilgjengelig kapasitet på egnede alternative strekninger.

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.

Liten TCR	Middels TCR	Stor TCR	Svært stor TCR	Frist
		Pkt. 16- utredninger (vedlegg IV)		X-60 til X-24
Innledende konsultasjon og koordinering	Konsultasjon og koordinering	Innledende konsultasjon med søkere. Koordinering med Trafikverket. Innspill fra søkere.		
		Første publisering av kjente TCR-er		X-24
			Tilbudte alternativer;	X-23
	Konsultasjon og koordinering	konsultasjon og	X-22	
			X-21	
			X-20	

			koordinering	X-19
			Koordinering avsluttet	X-18
			Endelig konsultasjon	X-17
				X-16
				X-15
				X-14
		Koordinering avsluttet		
		Endelig konsultasjon		X-13
		Publisering av kjente TCR-er	Andre publisering av kjente TCR-er	X-12
				X-11
				X-10
				X-9
				X-8
				X-7
Første informasjon				X-6
Konsultasjon og koordinering				X-5
Publisering av kjente TCR-er				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. Jf. Jernbaneforskriften vedlegg IV punkt 14.

4.3.2.2

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

Dato	Langsiktig fase (X-60 til X-12)	Årlig fase (X-12 til X-4)
2023		
06.12.23		R25 Strategisk dialogmøte 1 av 3 (X-12)

10.12.23		R24 Ruteplan R24 iverksettes R25 Fastleggelse (stor og svært stor TCR)
11.12.23 – 08.04.24		R25 Konsultasjon 1 av 2 (svært liten, liten og middels TCR)
2024		
05.02.24 – 31.05.24	R26-R29 Konsultasjon 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 Konsultasjon 2 av 2 (svært liten, liten og middels TCR)
02.08.24		R25 Siste dag for kommentarer til konsultasjon 2 av 2 (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 TCR R25 publiseres
13.12.24		R26 Strategisk dialogmøte 1 av 3 (X-12)
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*

Jf. 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 (JBF) 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 (JBF) 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, løslok og kippog senest ved T-1, forutsatt at Søker (JBF) 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 (løslok).

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 f.eks. være:

- erstatte persontog med buss eller annen alternativ transport
- henvise reisende til neste/annet tog
- 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 transporter 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 JBF kapasitet og arealer på stasjonene for gjennomføring av alternativ transport.

JBF skal melde inn kjente ønsker for tilrettelegging på stasjonene for kommende ruteplanperiode innen fristen for innspill til 2. 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.

Ønsker for tilrettelegging på stasjonene som oppstår underveis i ruteplanperioden eller ikke var kjent ved 2. høringsrunde av TCR skal meldes inn løpende, men senest 3 måneder før avvikets start, til kundelogistikk@banenor.no

Planer for gjennomføring av alternativ transport for brudd som går over minimum 48 timer skal være distribuert fra Bane NOR til JBF senest 1 måned før bruddet, og fastlagt av Bane NOR 7 dager før.

Bane NOR tildeler kapasitet og arealer på de stasjoner der flere JBF 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 15.12.2024 til og med lørdag 13.12.2025 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 søkerne og IF 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 søkerne.

Søkerne blir invitert til et oppstartsmøte for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen. Oppstartsmøte vil gjennomføres i desember 2024 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.
- Sært tillegg 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

<https://www.scanmedfreight.eu/> 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 IF 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, f.eks. 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 togruten eller for togruten som helhet.

Eksempel:

- Brutt forbindelse
- Avvikende referansepunkter
- Avgangs-/ankomsttider som avviker fra søknaden
- Kjøretid

Innspill som ikke anses som kommentarer:

- 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.

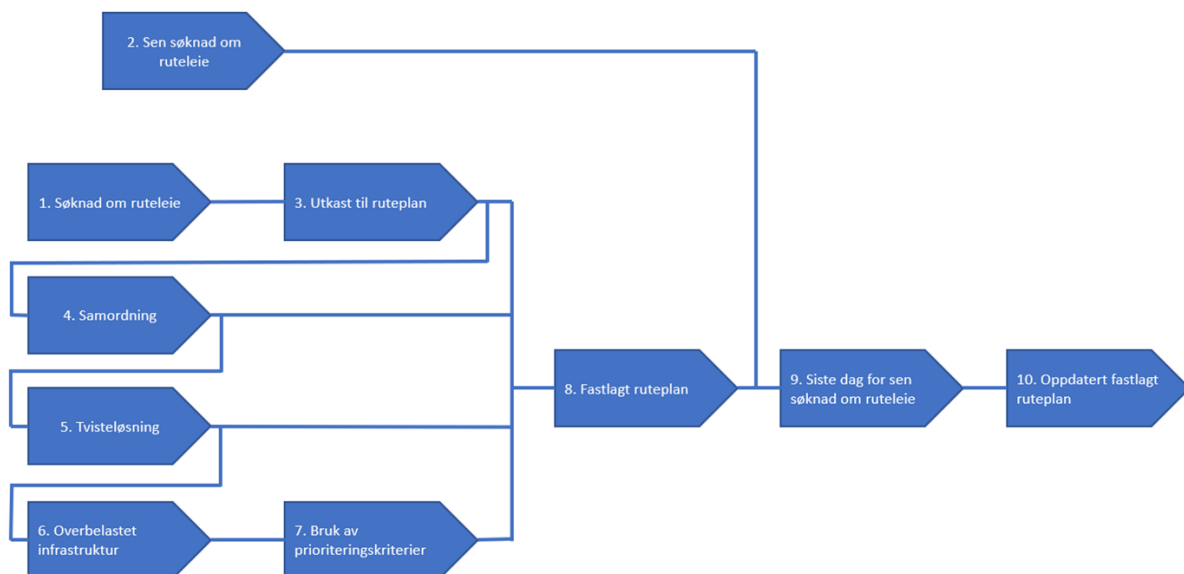
Referanse til modell	FOM	TOM	Prosess / Aktivitet
	2023		
	10.12.		Ruteplan R24 iverksettes.
		20.12.	Oppstartmøte R25 med søkere for informasjon og dialog om Ruteplanforutsetningene for kommende ruteplanperiode.
	2024		
	8.1.		Første dag for søkeperiode for infrastrukturkapasitet.
		8.1.	Forhåndsplanlagte ruteleier (PaPs) for internasjonal godstrafikk R25 publiseres.
	5.2.	9.2.	Tidlig dialog – enkeltmøter med søkere.
1	12.2.		Første dag for søknader om ruteleier – BEST-L åpner.
1		8.4.	Siste dag for søknader om infrastrukturkapasitet for R25.
2	9.4.		Første dag for sene søknader om ruteleie for R25.
	10.6. *	14.6. *	Dialogmøter R25 med søkere før utkast til ruteplan.
3		1.7.	Utkast til ruteplan publiseres.
	1.7.	2.8.	Høringsperiode for utkast til ruteplan
		2.8.	Høringskommentarer til utkast til ruteplan for R25 skal sendes til Bane NOR innen kl. 09:00.
4	5.8.	30.8.	Samordningsperiode.
	12.8. *	16.8. *	Dialogmøter R25 med søkere for gjennomgang av høringskommentarer på utkast til ruteplan.
		19.8.	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.
		30.8.	Siste dag for å fremsette krav om tvisteløsning.
5	2.9.	13.9.	Tvisteløsningsperiode.
8		20.9.	Ruteplan R25 fastlegges.
	23.9.		Første dag for svar på sene søknader om ruteleie for R25.
9		4.10.	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.

Referanse til modell	FOM	TOM	Prosess / Aktivitet
	15.10.		Første dag for søknad om ad hoc ruter for R25.
		15.11.	Siste dag for søkere, som ikke er JBF, å informere Bane NOR om hvilket JBF 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.



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 PCS.

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)

Jf. jernbaneforskriften § 8-7.

Bane NOR skal informere om tilgjengelig restkapasitet i den gjeldende ruteplanen og gjøre denne informasjonen tilgjengelig for søkerne. Dette gjøres ved publisering av dagsgrafer på banenor.no.

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 JBF 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.

Kontaktpunkt: Trafikkområde Øst: rutekontor.oslo@banenor.no
rkdrm@banenor.no
Trafikkområde Nord: rutekontor.trondheim@banenor.no
Trafikkområde Sør/Vest: rutekontor.bergen@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. JBF 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:

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

Kontaktpunkt: Trafikkområde Øst: rutekontor.oslo@banenor.no
rkdrm@banenor.no
Trafikkområde Nord: rutekontor.trondheim@banenor.no
Trafikkområde Sør/Vest: rutekontor.bergen@banenor.no

4.5.4 Samordningsprosess

Jf. jernbaneforskriften § 9-1.

Hensikten med samordning er å tilstrebe en ruteplan uten interessekonflikter, slik at alle søknader kan tilgodeses. Dersom det ikke er mulig å tilgodese alle søknadene, skal Bane NOR gjennomføre en samordning av søknadene, jf. 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 – dvs. 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.

Proessen 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. Søkere 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. Robusthetshensyn

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, jf. jernbaneforskriften § 9-5.

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

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 10 virkedager fra kravet er mottatt.

Prosess med milepæler (tidsplan) meddeles søker og IF ved planprosessens start, dvs. 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).

Kravet skal begrunnes og inneholde 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. Deretter vil Bane NOR viderefremde 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.

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 fattet 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 10 virkedager etter at krav i henhold til kapittel 4.5.5 er mottatt.

Ellers gjelder forvaltningslovens regler om enkeltvedtak for IFs 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

Jf. jernbaneforskriften § 11-3.

Bane NORs beslutninger om tildeling av infrastrukturkapasitet kan påklages til Statens jernbanetilsyn, SJT, jf. kapittel 1.3.3 Klageprosedyre, som gir nærmere informasjon om klage til SJT. Slik klage har ikke oppsettende virkning.

Kontakt:

Statens jernbanetilsyn

Nettside: [Statens jernbanetilsyn](https://www.sjt.no)

E-post: post@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)

[Bane NORs nettside](#)

[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)

Myrdal – Reimegrend

mellom kl. 10.00 og 12.00 mandag – lørdag i perioden 01.05.24 – 31.10.24 *Kristiansand – Stavanger* følgende faste og bevegelige helligdager (datoer for R24):

2. juledag (26.12.23), 1. nyttårsdag (01.01.24), 2. påskedag (01.04.24) og 2. pinsedag (20.05.23)

4.6.3 Prioriteringskriterier (i tilfelle overbelastet infrastruktur)

Det følger av jernbaneforskriften § 9-5 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

Hvis det er søkt om mer infrastrukturkapasitet innenfor en prioriteringskategori etter jernbaneforskriften § 9-5 (1) enn det er kapasitet til eller det er søkt om flere ruteleier enn det er kapasitet til etter jernbaneforskriften § 9-5 (2), vil Bane NOR fordele infrastrukturkapasitet på en slik måte at den i størst mulig grad ivaretar transporttjenestens betydning for samfunnet i forhold til enhver annen tjeneste som utelukkes.

Hvis det oppstår konflikt som ovennevnte retningslinjer ikke imøtekommer, eller dersom en annen prioritering enn den som følger av jernbaneforskriften § 9-5 medfører en høyere samlet utnyttelse av den totale infrastrukturkapasitet, vil Bane NOR benytte metode for samfunnsøkonomisk modell for verdsetting av infrastrukturkapasitet, beskrevet i [vedlegg 4.5.4](#) Metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling. Resultatet av den samfunnsøkonomiske analysen vil tillegges stor vekt i evalueringen av hvilket alternativ som blir gitt prioritet.

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 ekstratog.

Spesialtransporter er definert i Ordliste/Definisjoner.

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:

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. En slik bruk av hjelpeverktøy er en tilleggstjeneste, jf. 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, vognummer, 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 iht. 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 JBF til Bane NOR

Når ruteleier tilbakeleveres til Bane NOR og refunderes i løpet av en ruteplanperiode, for eksempel som følge av at et JBF 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)

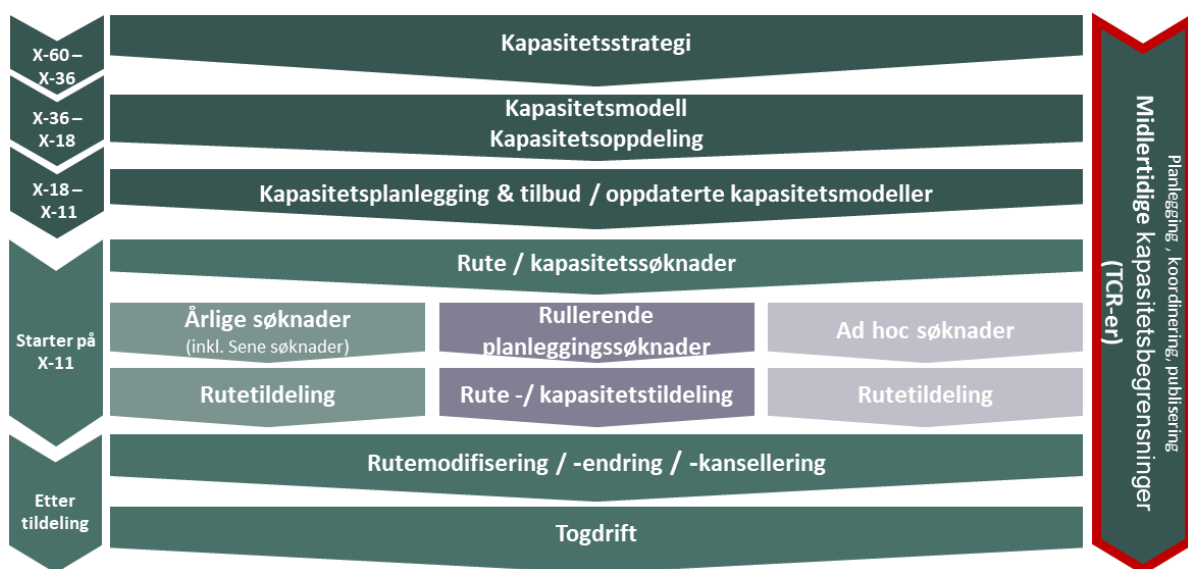
RNE og FTE, støttet av ERFA, jobber med et prosjekt kalt TTR hvor ambisjonen er å harmonisere kapasitetsfordelingsprosessene i Europa. Bane NOR deltar aktivt i prosjektet og kaller dette kundefokusert kapasitetsfordeling.

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 nettsider](#) og [FTEs nettsider](#).

4.9.2 Elementer i kundefokusert kapasitetsfordeling (TTR)

Kundefokusert kapasitetsfordeling (TTR) er bygget på følgende elementer:



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, som infrastrukturforvalter (IF), vil involvere IF i naboland, søkerne og de største driverne av serviceanlegg for innspill til fremtidig kapasitetsbehov.
- Bane NOR, som infrastrukturforvalter (IF), vil involvere IF 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 planlegging³, 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.

For mer informasjon – se [Kundefokusert kapasitetsfordeling | Bane NOR](#).

Kontaktpunkt: ruteplan@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.

For mer informasjon – se [Kundefokusert kapasitetsfordeling | Bane NOR](#).

Kontaktpunkt: ruteplan@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](#) og i [Annex 4.10 beskrivelsen/rapporten](#)

³ Rullerende planlegging vil foreløpig ikke implementeres.

Del 5 – Tjenester og priser

5.1 Innledning

Jf. jernbaneforskriften kapittel 4 og 6.

I dette kapitlet beskrives hvilke tjenester Bane NOR tilbyr sine kunder, og til hvilke priser. Kapitlet er strukturert på samme måte som oversikten over tjenester i jernbaneforskriften kapittel 4, med unntak av tjenester i serviceanlegg som omtales i kapittel 7. Tjenestene er inndelt i følgende kategorier:

- Den minste pakken med tjenester
- Tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse
- Tilleggstjenester
- Ekstratjenester

JBF sin bruk av tjenestene er regulert av Bane NORs til enhver tid gjeldende standardvilkår. Disse standardvilkårene kommer frem av AST, vedlegg 1 [Standardvilkår](#). Se også vedlegg 2.3.1 AST

I tillegg til disse tjenestene leverer Bane NOR en rekke andre tjenester til JBF. Mer informasjon om dette er gitt i punkt 5.5.6, men informasjonen utgjør ikke en rettslig bindende forpliktelse for Bane NOR. Bane NOR bestemmer hvilke av disse andre tjenestene som til enhver tid skal tilbys. For at et JBF skal ha rett til å bruke slike andre tjenester, må det følge av en særskilt avtale mellom Bane NOR og JBF.

Bane NOR er i gang med å revidere deler av avgiftsordningen, blant annet avgifter basert på direkte kostnader, som etter planen skal innføres med virkning fra 2024.

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:

- Avgifter basert på direkte kostnader, jf. jernbaneforskriften 6-2 (1) og forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2015/909
- Påslag på infrastrukturavgifter, jf. jernbaneforskriften § 6-3
- Rabatter, jf. jernbaneforskriften § 6-4

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

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), jf. kapittel 7.

5.2.4 Tilleggstjenester og ekstratjenester

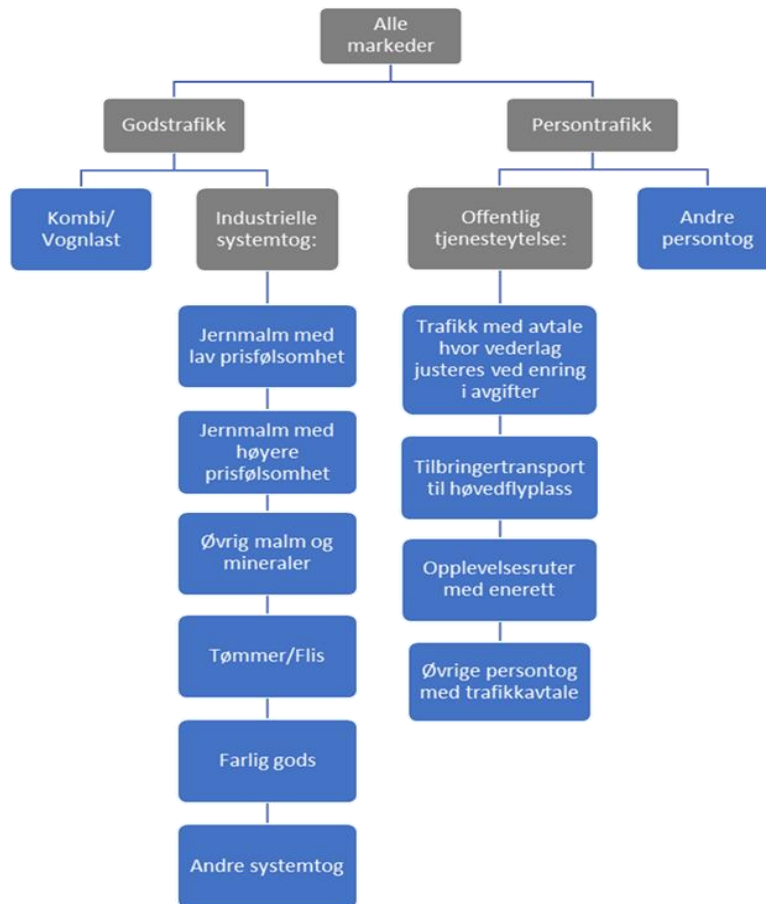
Tilleggstjenester og ekstratjenester er priset med grunnlag i jernbaneforskriften § 6-9 (4), jf. kapittel 5.4 og 5.5.

5.2.5 Liste over markedssegmenter

En liste over markedssegmenter er relevant for den delen av avgifter for den minste pakken med tjenester som er påslag på infrastrukturavgifter, jf. jernbaneforskriften § 6-3.

Det følger av jernbaneforskriften § 6-3 (4) at listen over markedssegmenter skal fremgå av nettveiledningen og at den skal revideres minst hvert femte år.

Følgende markedssegmenter er relevante for Bane NOR:



Markedssegmenteringen er dokumentert i [vedlegg om påslag](#) og i [Oslo Economics' rapport om segmenter på norsk jernbane](#). Først skilles det mellom godstrafikk og persontrafikk. For godstrafikk er det videre skilt mellom kombi/vognlast, hvor flere kunder (gjerne samlastere som representerer flere vareeiere) har gods på samme togtjeneste, og industrielle systemtog, hvor tjenesten som regel er innrettet mot én kunde og én bestemt type gods. Systemtransporten er igjen inndelt i seks segmenter basert på egenskaper ved markedene.

I tråd med regelverkets minimumskrav til segmentering skilles det mellom persontog som er omfattet av offentlig trafikkavtale, og andre persontog. Andre persontog er for eksempel turismebaserte tog uten trafikkavtale. For trafikk med avtale har vi følgende segmenter: trafikk hvor vederlag kan justeres ved endring i avgifter, tilbringertransport til hovedflyplass⁴, opplevelsesruter med enerett og øvrige persontog med trafikkavtaler. Tilbringer til hovedflyplass omfatter flytogproduktet. Noen persontog har samme stoppmønster og betjener til dels samme marked, men har trafikkavtale hvor avgiftsendringer kompenseres gjennom justering av vederlag. Disse er plassert i segmentet med justering av vederlag. Eksempler på tog som inngår i segmentet øvrige persontog med trafikkavtale er tog til og fra Sverige.

Et togprodukt kan betjene flere markeder, men kan ikke tilhøre flere segmenter. I slike tilfeller er det ikke alltid en fasit. Nærmere begrunnelse for valgene som er gjort finnes i vedlegget om påslag.

Som nevnt skal markedssegmenteringen revideres minst hvert femte år. Det kan gjøres endringer oftere enn dette. Varsling om endringer vil skje i henhold til regelverkets tidsfrist og i dialog med berørte parter.

⁴ Allerede i 2000 ble dette definert som eget markedssegment, jf. St.prp. nr. 52 (1999-2000)

5.3 Den minste pakken med tjenester og priser

5.3.1 Innhold i den minste pakken med tjenester

Jf. jernbaneforskriften § 4-1.

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

Den minste pakken med tjenester omfatter følgende:

- a) behandling av søknader om infrastrukturkapasitet
- b) retten til å bruke kapasitet som tildeles
- c) bruk av jernbaneinfrastruktur, herunder sporveksler og sporkryss
- d) trafikkstyring, herunder signalgivning, regulering, ekspedering samt kommunikasjon og framskaffelse av informasjon om togtrafikk
- e) bruk av strømforsyningsutstyr for kjørestrøm, der dette er tilgjengelig
- f) alle andre opplysninger som er nødvendige for iverksetting eller drift av tjenesten det er tildelt kapasitet for – dette omfatter blant annet elektroniske kunngjøringer, grafiske ruter og trafikkregler som utgis av Bane NOR, dog begrenset til de strekninger vedkommende JBF har tillatelse til å trafikkere.

Trafikkstyring som nevnt i bokstav d), inkluderer også datakommunikasjon for ERTMS ombordutstyr og kommunikasjon via fastmontert GSM-R-telefon mellom tog (førere) og trafikkstyringsentral/trafikkstyrer på stasjon på ikke-fjernstyrte strekninger. Annen bruk av GSM-R-telefon er ekstratjeneste. Eventuelle kostnader forbundet med trafikkstyring på eller bemanning av stasjoner på strekning uten linjeblokk (ikke-fjernstyrte strekninger) i forbindelse med kjøring av så vel ordinære tog som ekstratog, er omfattet av den minste pakken med tjenester.

Når det gjelder bruk av strømforsyningsutstyr etter bokstav e) (her adgang til kontaktledningsanlegget ved strømvaktar) får JBF 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](#).

Bane NOR vurderer ut fra NOI TSI både en incitamentordning og bruk av prising for rask overgang til støysvake komposittbremsar 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.

GSM-R-utrustning til kjøretøy

JBF er selv ansvarlige for å framskaffe GSM-R utrustning og påse at dette blir korrekt installert i sitt kjøretøy. GSM-R utrustningen må være i overensstemmelse med retningslinjene som er gitt i [vedlegg 2.3.12](#). For lokførers terminal stilles det krav i.h.t. UIC EIRENE om 8W cabradio med utvendig antenne montert og ekstern strømforsyning.

Kontaktpunkt: opm.brugerstotte@banenor.no

Bane NORs elektroniske distribusjonssystem

JBF er selv ansvarlige for å knytte seg til Bane NORs distribusjonssystem for kunngjøringer (FIDO) og anskaffe utstyr som er beregnet til å motta kunngjøringene fra Bane NOR (PC eller nettbrett).

Tilknytningen skal kunne motta kunngjøringer før avgang fra utgangsstasjon og underveis der det er mulig å motta signaler fra internett eller mobilnett.

Se [Trafikkregler for jernbanenettet \(TJN\) kapittel 1 og 2](#).

Kontaktpunkt: fido@banenor.no

Grafiske ruter

Grafiske ruter kan vederlagsfritt lastes ned fra Bane NORs nettside [Grafiske togruter](#).

Kontaktpunkt: ruteplan@banenor.no

Tilgang til tilstandsovervåkingssystemene for rullende materiell

Systemet er tilgjengelig via et WEB-grensesnitt for [FleetONE](#). Ved behov for tilgang, ta kontakt med 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 (dobbel-log) 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.

Nedenstående tabell viser inndelingen i regioner.

Inndeling av banene i Norge

Region	Banestrekning
Osloområdet	Alnabanen
	Askerbanen
	Drammenbanen
	Gardermobanen
	Hovedbanen
Oftotbanen	Oftotbanen
Resten	Øvrige strekninger

Differensiering av prisen basert på aksellast

Fra 2025 vil det være en differensiering av grunnprisen utfra aksellast. Beregningene er dokumentert i vedlegget «[Direkte kostnader - metodikk og beregninger av direkte kostnader for prising av den minste pakken med tjenester](#)» av 01.09.2023, og de danner grunnlag for prissatsene i avsnitt 5.3.3.

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. Det er utarbeidet et dokument «[Påslag](#)» som beskriver de metodene som ble brukt for å beregne påslag.

Det er foretatt en gjennomgang av markedssegmentering og analyse av segmentenes tåleevne. Se 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 med lav priselastisitet
- Jernmalm med høyere priselastisitet
- 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. Sats 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.

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:

1. Alle ikke-elektrifiserte strekninger
 - a. Kongsvinger – Elverum
 - b. Hamar – Elverum – Røros – Støren
 - c. Dombås – Åndalsnes
 - d. Trondheim – Hell – Storlien/Bodø
2. Sørlandsbanen på delstrekningen Kongsberg – Kristiansand – Orstad (Ganddal)
3. Dovrebanen på delstrekningene Eidsvoll – Dombås – Åndalsnes/Heimdal/Brattøra
4. 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:

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

5.3.2.5 Følgende former for kjøring er fritatt for infrastrukturavgifter:

- a. 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 IFs egen infrastruktur.

- b. Nødvendig kjøring for "innkjøring" av ny infrastruktur, prøvekjøring for typegodkjenning av nytt materiell, samt nødvendig kjøring knyttet til kjentmannskjøring på ny infrastruktur
- c. 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.
- d. Skifting av jernbanekjøretøy (rullende materiell)
- e. Transport av omformeraggregater til og fra verksteder, samt mellom omformerstasjoner
- f. Kjøring på oppdrag av Bane NOR i forbindelse med vedlikehold og utbygging

5.3.3 Priser for den minste pakken med tjenester

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

Prisene vil hvert år bli justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganellegg; se punkt 5.8.

Basert på dokumentasjonen av [grunnpris](#) og [påslag](#) fastsettes prisene for 2024, basert på 2024-priser, til:

Priser (2024-priser)⁵ – Paragrafhenvising er relatert til jernbaneforskriften

Banestrekning og aksellast	Grunnpris § 6-2 (1) (Kr pr. togkm)	Påslag for følgende markedsområder (§ 6-3) (Kr pr. togkm)				
		PSO	Hoved-flyplass	Jernmalm med lav pris-elasticitet	Jernmalm med høyere pris-elasticitet	Øvrig malm og mineraler
Aksellast under 25 tonn		11,06	4,22	518,44	131,63	7,90
Osloområdet	5,50					
Oftobanen	9,35					
Øvrige strekninger	9,35					
Aksellast over 25 tonn						
Alle strekninger	149,69					

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

RE11: Eidsvoll-Larvik; Dobbelsett og morgenrush (ett tog) (2024-priser)

Prisområde	Delstrekning	Km	Sats (kr)	Beløp
Osloområdet	Eidsvoll - Oslo S	65,91	5,50	363

⁵PSO = Public Service Obligation (Offentlig tjeneste)

Prisområde	Delstrekning	Km	Sats (kr)	Beløp
	Oslo S - Drammen	51,50	5,50	283
Øvrige strekninger	Drammen - Larvik	103,30	9,35	966
<i>Sum grunnpris</i>				1612
Osloområdet	Eidsvoll - Oslo S	65,91	11,06	729
	Oslo S - Drammen	51,50	11,06	570
Øvrige strekninger	Drammen – Larvik	103,30	11,06	1142
<i>Sum påslag</i>				2441
Sum fakturert beløp				4053

Kombitog Alnabru-Brattøra - 44 TEU (et tog) (2024-priser)

Prisområde	Delstrekning	Km	Sats (kr)	Beløp
Osloområdet	Alnabru- Lillestrøm	12,23	5,50	67
	Lillestrøm – Eidsvoll	46,91	5,50	258
Øvrige strekninger	Eidsvoll - Brattøra	485,1	9,35	4 536
<i>Sum grunnpris</i>				4 861
Rabatt (Grunnlag = Grunnpris på strekninger med rabatt)			45 %	-2 041
Sum fakturert beløp				2 820

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 JBF dersom de søker om dette.

For å få tilleggstjenester som ytes av andre enn Bane NOR, må JBF 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 JBF. Elektrisk energi tilbys alle JBF 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 bruttotonkilometer og nøkkeltall for omregning av bruttotonkilometer til energiforbruk. Nøkkeltallene varierer med flere faktorer, herunder type traksjonsmateriell, strekning og trafikkmonster.

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.

Gjeldende versjon av [«Bane NORs standardvilkår for avregning av 16 2/3 Hz energi»](#).

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

Ytelse av elektrisk kraft/kjørestrom er en tilleggstjeneste. De øvrige kostnadene som er benevnt i kulepunktene her inngår i den minste pakken med tjenester

De til enhver tid gjeldende tariffene er tilgjengelig her: [tariffene](#).

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

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 JBF 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 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 iht. 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 JBF selv kan foreta nødvendig håndtering av kjøretøyene (eks. nedrigging, hensetting annet sted eller tilkopling 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 JBF selv kan foreta nødvendig håndtering av kjøretøyene.
- JBF betaler kostnader knyttet til energileveranse etter samme priser og vilkår som for 5.4.1 Kjørestrøm (elektrisk energi til togdrift).

Behov for tilleggstjenesten meldes inn i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen – se kapittel 4.2.1.2.

Ved langvarig avbrudd kan JBF 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 5.4.2.2 Togvarmepost (med unntak av fast årlig leie). JBF skal rapportere energiforbruk.

Kontaktpunkt: oss@banenor.no.

5.4.2.2 Togvarmepost

JBF betaler for kostnader knyttet til energileveranse:

- 16 2/3 Hz etter samme priser og vilkår som for 5.4.1 Kjørestrøm (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 12 859
- 1×230 V (50 Hz) – NOK 9 002
- 3×230 V (50 Hz) – NOK 12 859
- 3×400 V (50 Hz) – NOK 19 289

De til enhver tid gjeldende tariffene er tilgjengelig [her](#). Alle priser er uten mva.

Se også [Elkraftportalen](#).

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. JBF som initierer nybygg av togvarmeposter må forskuttere leie for bruk av denne i tre år.

Oversikt over hvor det finnes togvarmeposter, se vedlegg 7.3.5 [Driftsbanegårder og hensetting](#).

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 JBF mulighet til å verifisere hvorvidt en spesialtransport er gjennomførbar gjennom å simulere transporten i et dataverktøy.

Kontaktpunkt: Bane NORs spesialtransportfunksjon, 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](#), se [OTIF](#).

5.5 Ekstratjenester og priser

Jf. jernbaneforskriften § 6-9 (4).

Bane NOR fastsetter priser for bruk av ekstratjenester. I den grad disse tjenestene bare tilbys av Bane NOR, kan disse maksimalt prises til den kostnad som kreves for å yte tjenesten inklusiv en rimelig fortjeneste. For øvrig vil disse tjenestene bli priset til markedsvilkår.

Dersom Bane NOR yter noen av ekstratjenestene som er beskrevet i jernbaneforskriften § 4-5, skal Bane NOR yte disse til JBF dersom de søker om dette.

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

Ekstratjenester som opplistet i jernbaneforskriften § 4-5, omfatter 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, jf. punkt 5.2.

5.5.2 Fremskaffelse av tilleggsopplysninger

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

JBF som har behov for informasjon utover den som følger av Network Statement og andre tilgjengelige kilder, kontakt OSS: 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. Hvis behov, ta kontakt med 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 JBF og som ikke er omfattet av jernbaneforskriften kapittel 4. For at JBF skal ha rett til å bruke slike andre tjenester må det følge av særskilt avtale mellom Bane NOR og JBF.

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 JBF 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 1 time og har som hovedoppgave å bistå ved hendelser på høyfjellet.

Bruk av redningstogene besluttet 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 innløsning og forpleining i en krise- og beredskapssituasjon.*
- *Vatnahalsen Hotell – Avtale om innløsning 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.

JBF 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 tilleggstenester til JBF.

- 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 JBF. Dette kan for eksempel være: avlesning av CCTV, ladefeil, problemer i forbindelse med oppkobling mm. Dette forutsetter av JBF gir Berging & Beredskap Jernbane operativ tilgang til kjøretøy samt tillatelse til teknisk betjening av kjøretøy.

Gjennomføring av tilleggstenester avtales ved bestilling.

Dersom det ønskes nærmere opplysninger om bergingstjenester, kontakt Bane NOR: [Berging & Beredskap Jernbane](#)

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 og til samme adresse – jf. kapittel 4 pkt. 4.2.1.1.2.

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)

For oversikt over stasjoner og driftsbanegårder med mulighet for vannfylling – jf. [vedlegg 7.3.7](#)

Behov for tilgang til vannposter meldes inn i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen – se kapittel 4.2.1.1.2.

Vannfylling på tog (store mengder på kort tid)

For oversikt over stasjoner med mulighet for hurtig fylling av store mengder vann – jf. [vedlegg 7.3.7](#) og [vedlegg 7.3.2](#)

Behov for tilgang til vannstender under togframføring meldes inn i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen – jf. kapittel 4.2.1.1.2.

5.5.6.7 Håndtering av avfall fra toaletter

For nærmere informasjon om håndtering av avfall fra toaletter – se [vedlegg 7.3.7](#).

5.5.6.8 Opplæringstjenester

[Norsk fagskole for lokomotivførertutdannning](#) 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 jernbaneskole \(Bane NOR\)](#) er etablert på Grorud med moderne undervisningsfasiliteter samt en rekke tekniske øvingsanlegg. I tillegg har vi et øvingsanlegg for Elkraft, bane og Trafikksikkerhet på Hauer seter. 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 jernbanesektoren innen elektro, herunder signalfag, høyspenning, lavspenning, banefag og toglederopplæring. I tillegg tilbys tverrfaglige og sikkerhetsrelaterte kurs.
- Norsk jernbaneskole har også fagansvar for pedagogikk og digital læring.

Kontakt for ytterligere informasjon:

Norsk fagskole for lokomotivførere

Østre Aker vei 256 (Jernkroken)
0976 OSLO

Telefon: 990 99 949

E-post: post@lokforerskolen.no

Nettside: [Lokørerskolen](#)

Norsk jernbaneskole

Østre Aker vei 256 (Jernkroken)
0976 OSLO

Telefon: 22 45 78 90

E-post: post@njskole.no

Nettside: [Norsk jernbaneskole](#)

Railsupport AS

Godkjent opplæringscenter

Nettside: [Rail Support](#)

Kontaktinfo: [Rail Academy](#)

Rytec AS

Godkjent opplæringscenter

Nettside: [Rytec](#)

Kontaktinfo: [Rytec opplæring](#)

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 JBF som ønsker å gjennomføre transportene på kommersiell basis.

For mer informasjon om transportene, kontakt 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 jernbaneformål, 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.

Kontaktpunkt: eiendom@banenor.no.

5.5.6.11 Bagasjetraller på stasjoner

På strekninger der JBF svarer en særskilt pris for prioriterte stasjonstjenester, er kostnader til anskaffelse og drift av bagasjetraller inkludert i denne. På andre stasjoner må JBF 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 skinnetraktorer og lokomotiver. Gitt ledig kapasitet kan Bane NOR leie ut disse enhetene for kortere eller lengre perioder.

Kontaktpunkt: 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 se avsnitt 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 JBFs bruk eller til IFs vedlikehold av infrastrukturen.

Reservasjonsavgifter ilegges for tildelt infrastrukturkapasitet som avbestilles eller ikke brukes av søker. Søker kan være et JBF 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 IF for IFs 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 JBF i TIOS. Dersom JBF er uenige i årsakskodene kan de klage i henhold til tvisteløsning; se første avsnitt i kapittel 5.7.1.

Følgende reservasjonsavgifter ilegges:

Reservasjonsavgifter

Tidsperiode	Persontrafikk (passasjertog)	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.

Tog som er innstilt og registrert i TIOS med årsakskode 85 og med årsakstype «Innstilt grunnet markedsmessige årsaker» ilegges reservasjonsavgift lik 100 % av grunnpris. Det ilegges ikke reservasjonsavgifter ved akutte, oppståtte hendelser. Disse vil falle inn under ytelsesordningen, se avsnitt 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 JBFs installasjonskostnader](#).

5.6.5.2 Støysvake bremsesklosser

Jf. jernbaneforskriften § 6-2 (3)

Bane NOR vurderer ut fra NOI TSI både en incitamentordning og bruk av prising for rask overgang til støysvake komposittbremses 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

Jf. jernbaneforskriften § 6-6.

5.7.1. Ytelsesordning

Ordning for bedring av ytelse, herunder tvisteløsningsordning, er inntatt i [AST vedlegg 4](#), 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 JBF 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:

$$(1) \quad Y_{BN} = y_{BN} \cdot \left[\sum_{t=1}^T \left[\sum_{k=1}^7 (F_{kt}) \right] \right]$$

$$(2) \quad Y_{TS} = y_{TS} \cdot \left[\sum_{t=1}^T \left[\sum_{k=81}^{85} (F_{kt}) \right] \right]$$

der:	Y_{BN}	=	Bane NORs utbetaling til JBF
	Y_{TS}	=	JBFs innbetaling til Bane NOR
	y_{BN}	=	sats pr. minutt/innstilling for Bane NOR
	y_{TS}	=	sats pr. minutt/innstilling for JBF
	k	=	kode i TIOS
	t	=	tognummer som inngår i ytelsesordningen
	F_{kt}	=	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 (JBF)
- 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 JBF er blitt belastet med på kode 6 og 7
 - JBF 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 Flåmsbanen.
- 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. 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 JBF og møter med Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn.

Det vises til flere detaljer i [vedlegg til NS2025](#) 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 JBF 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.

Følgende kronesatser i 2024-priser gjelder:

	Ansvarlig		
Forsinkelser	Bane NOR	Persontog	Årsak "Planlagt arbeid ikke ferdig i tide": NOK 128 pr. minutt Øvrige forsinkelser: NOK 91 pr. minutt
		Godstog	Årsak "Planlagt arbeid ikke ferdig i tide": NOK 66 pr. minutt Øvrige forsinkelser: NOK 47 pr. minutt
	Togselskap	Persontog	Baner med tillegg for følgeforsinkelser: NOK 143 pr. minutt Baner uten tillegg for følgeforsinkelser: NOK 93 pr. minutt
		Godstog	Baner med tillegg for følgeforsinkelser: NOK 70 pr. minutt Baner uten tillegg for følgeforsinkelser: NOK 49 pr. minutt
Innstillinger	Bane NOR	Persontog	Årsak "Planlagt arbeid ikke ferdig i tide": NOK 8006 pr. innstilling Øvrige innstillinger: NOK 5719 pr. innstilling
		Godstog	Årsak "Planlagt arbeid ikke ferdig i tide": NOK 4003 pr. innstilling Øvrige innstillinger: NOK 2859 pr. innstilling
	Togselskap	Persontog	NOK 7015 pr. innstilling
		Godstog	NOK 3431 pr. 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 JBF og 100 % for Bane NOR av fakturert beløp pr. måned knyttet til den minste pakken

- Innstillinger: 75 % for JBF 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 punkt 5.8.

Bonusordning for godsnæringen

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 godsnæringen. Bakgrunnen er at godsnæringen står for en relativt stor andel forsinkelser, og økt kvalitet og presisjon i trafikkavviklingen for godstogene forventes å gi positive ringvirkninger for persontogsselskapene 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 f.eks. andelen 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:

Markedssegment	Terskelverdi
Tømmer og flis	0,90
Kombi- og vognlaster	0,89
Andre industritog	0,96
Malm og mineraler	0,98

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:

$$Bonus_{ijk} = (\text{antall avganger i rute}_{ijk} - \text{antall forventede avganger i rute}_i) * b$$

$$\text{antall forventede avganger i rute}_{ij} = \frac{\text{antall avganger i rute i segment i 2019 - 2022}}{\text{antall avganger i segment i 2019 - 2022}} * \text{antall avganger}_{ij}$$

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.

Ettersom vi legger opp til å innføre en ny bonusordning, oppfordrer vi aktørene til å bruke høringsperioden på en god måte slik at eventuelle innspill og kommentarer kommer frem. 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 JBF. 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:

$$P_{t+1} = P_t \cdot \left(\frac{KI_t^{Q2}}{KI_{t-1}^{Q2}} \right)$$

der: 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

Prosentvis endring i prisene

	Fra 2021 til 2022	Fra 2022 til 2023	Fra 2023 til 2024
Prisindeks (t-1) kv. 2	175,7	187,9	216,5
Prisindeks (t) kv. 2	187,9	216,5	219,7
Prosentvis endring fra år t til år t+1	6,9 %	15,2 %	1,5 %

Dette innebærer en prisjustering etterskuddsvis, og den gir forutsigbarhet for JBF, da prisnivået er kjent for 4-5 år ad 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 JBF 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 [Min side](#) under Jernbaneforetak på banenor.no.

Fakturering skjer etter den 15. hver etterfølgende måned.

JBF plikter uavhengig av hvem som faktureres, å levere nødvendig informasjon for beregning av verdien av tjenesten. Hvis JBF unnlater å levere nødvendig informasjon, kan Bane NOR fastsette verdien etter eget skjønn.

Når faktura er basert på egenrapportering fra JBF, kan Bane NOR kreve fremlagt underlaget for egenrapporten.

Bane NOR kan fastsette mer detaljerte retningslinjer for fakturering.

Kontaktpunkt ved spørsmål om fakturering:

Bane NOR SF, Kunde og marked
Postboks 4350
2308 Hamar

E-post: marked@banenor.no.

Informasjon alle JBF 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](#).

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 JBF har Bane NOR rett til å trekke tilbake ruteleier som JBF 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» som er tilgjengelig [her](#).

Fakturering for leie av togvarmeposter gjøres en gang per år.

Del 6 – Drift og trafikkstyring

6.1 Innledning

Dette kapitlet inneholder regler for driftsoperasjoner og regler for forstyrrelser i planlagte operasjoner.

6.2 Trafikkregler

TSI Drift og trafikkstyring (TSI-Ope): [Forskrift om gjennomføring av forordning \(EU\) 2019/773 om tekniske spesifikasjoner for samtrafikk for drift og trafikkstyring i det europeiske jernbanesystemet](#)

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, jf TSI-Ope 4.2.1.2.2.1, er tilgjengelig på [Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet](#).

Beskrivelsen av infrastrukturen vil gradvis tas inn i nytt elektronisk system, [TRASÉ](#).

6.2.1 JBFs plikt til å bruke TJN

JBF 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 Trafikkog teknologi, Trafikk, drift og trafiksikkerhet.

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 JBF 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.

JBF skal gi Bane NOR nødvendig kontaktinformasjon for egen transportledelse. JBF har ansvar for å holde kontaktinformasjonen oppdatert til enhver tid.

Endring av kontaktinformasjon meldes til 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 NOR og JBF sin 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 NOR og JBF 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. pkt. 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 osv., samt kapasitetsutnyttelse og rutetekniske forutsetninger.

Av ovennevnte rutetekniske årsaker er kritisk forsinkelse i Osloområdet fastsatt til forsinkelse som overskrider 3 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 JBF, 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. JBF 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 trafikk situasjon, og det ikke innebærer en økt risiko. Toglederen skal tydelig angi hvilke regler det fravikes fra. Bestemmelser der det er angitt at regelen kommer fra TSI-OPE kan ikke fravikes, og der det er angitt at bestemmelsen kommer fra tillegg A kan det ikke fravikes på strekning med ERTMS.*

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 JBF sitt 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 JBF 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 JBF 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 [[LINK TIL HÅNDBOK KOMMER](#)] 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 JBF. Aksjonskortene evalueres gjennom året sammen med JBF og tilpasses årlig ny ruteplan. Aksjonskortene skal være kundeorientert.

Se håndboken [[LINK TIL HÅNDBOK KOMMER](#)] 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.

6.3.3.3 Beredskapsplan for driftsulykker

Det følger av sikkerhetsstyringsforskriften § 4-7 femte ledd at IF har ansvaret for at egne beredskapsplaner og beredskapsplanene til andre JBF som trafikkerer jernbanenettet er koordinert, og etter fjerde ledd at beredskapen skal være samordnet med relevante offentlige myndigheter.

Beredskapsanalyser for objekt og strekning gir sentrale føringer for JBF sine beredskapsanalyser/planer.

Bane NOR har beskrevet sitt system for beredskap knyttet til uønskede hendelser i henhold til sikkerhetsstyringsforskriften. Beskrivelsen formidler Bane NORs prinsipper for dimensjonering og prioriteringer.

Bane NOR har en [beredskapsportal](#) (Beredskap i Bane NOR) med informasjon om beredskap.

Det kreves passord for å logge inn på Beredskapsportalen. For å få passord, send e-post til beredskap@banenor.no

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

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. IF sender data til TIS, hvor all informasjon fra de ulike IF 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.

JBF 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 JBF og terminaloperatørene ikke er medlemmer av RNE TIS Advisory Board, må gjensidige avtaler være signert mellom de enkelte JBF og mellom JBF og terminaloperatører.

Tilgang til TIS er gratis. Ønskes en brukerkonto kan forespørsel sendes til RNE TIS Support: support.tis@rne.eu.

Mer informasjon finner du på [RNEs nettsider](#).

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 vedlegg 7.3.2 Stasjoner.

Standarden for kunde- og trafikkinformasjon er utformet av Bane NOR i samråd med JBF, 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.

Kunde- og trafikkinformasjon leverer summen av leveranser fra kjerneprosesser i Bane NOR og hos JBF. Dataen skapes der hvor beslutningene tas, og leveres maskinlesbart til dem som har behov for informasjon. Eierne av «masterdata» har ansvaret for at kvaliteten på dataene som leveres sikrer riktig, lik, rask og nyttig informasjon til de reisende.

JBF 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 JBF, Entur, og andre aktører med behov for informasjon. Dette gjøres på etablerte standarder via åpne APIer i tråd med ITS-lovgivning.

Del 7 – Serviceanlegg

7.1 Innledning

Jf. jernbaneforskriften § 4-2 og forskrift 8. juli nr. 2364 om gjennomføring av forordning (EU) 2017/2177 om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester (forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2017/2177).

Kapittel 7 inneholder informasjon om serviceanlegg som er knyttet til Bane NORs jernbanenett. Dette omfatter informasjon om vilkårene for tilgang til serviceanleggene, hvilke tjenester som ytes i serviceanleggene og pris. Det er både informasjon om Bane NOR sine serviceanlegg og andres serviceanlegg. Når det gjelder andres serviceanlegg, så er informasjon enten tatt inn i Network Statement eller det vises til et nettsted der opplysningene er tilgjengelig elektronisk og gratis, jf. jernbaneforskriften § 5-1 (3).

Bane NOR har opprettet en egen side «[Service Facilities](#)» på hjemmesiden til Network Statement. Denne siden inneholder informasjon til drivere av serviceanlegg som ikke forvaltes av Bane NOR. På denne siden finnes også en [mal](#) som eventuelt kan benyttes for å gi IF de opplysninger som er nødvendig, i tillegg til informasjon om frister.

Bane NOR er med i [Rail Facilities Portal](#). Denne portalen kan benyttes av drivere av serviceanlegg og tilbydere av servicetjenester for å opplyse JBF og andre interessenter om sine tjenester og fasiliteter. Rail Facilities Portals struktur er utarbeidet med tanke på at operatørene skal kunne oppfylle sine forpliktelser i henhold til de aktuelle lovkrav. I tillegg fungerer Rail Facilities Portal som en markedskanal som gir operatører mulighet for å gjøre kjent sine tjenester i et større internasjonalt marked.

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.

Jernbaneforskriften § 4-2	Serviceanlegg	Vedlegg
a)	Stasjoner for passasjerer	7.3.2
b)	Godsterminaler	7.3.3
b)	Tømmerterminaler	7.3.3.1
c)	Skiftestasjoner	7.3.3
d)	Hensettingsspor	7.3.5
e)	Vedlikeholdsanlegg /Verksted	7.3.6
f)	Andre tekniske anlegg	7.3.7
g)	Havneanlegg	7.3.8

Jernbaneforskriften § 4-2	Serviceanlegg	Vedlegg
h)	Avlastningsanlegg	7.3.9
i)	Påfyllingsanlegg drivstoff	7.3.10

7.3 Serviceanlegg og tjenester i disse

7.3.1 Felles bestemmelser

7.3.1.1 Tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse

Jf. jernbaneforskriften § 4-2 skal den som driver serviceanlegg gi tilgang, herunder sportilgang, til alle søkere på ikke-diskriminerende vilkår, til anleggene og tjenestene som ytes i disse.

Tilgang til Bane NORs serviceanlegg er priset i henhold til marginalkostnadsprinsippet. For stasjoner er prisen inkludert i den minste pakken med tjenester, jf. kapittel 5, da stasjonene ligger ved hovedspor. Tilgang til spor som Bane NOR forvalter frem til andres serviceanlegg er også inkludert i den minste pakken med tjenester.

Søkere har etter søknad rett til tilgang til serviceanlegg som Bane NOR driver, og tjenester som ytes i disse, som beskrevet i jernbaneforskriften § 4-2.

For tilgang til og tjenester i serviceanlegg som ikke drives av Bane NOR, må søkere henvende seg til den som driver serviceanlegget.

7.3.1.2 Prising av tjenester i serviceanlegg

Jf. jernbaneforskriften § 6-9 (3).

Bane NOR fastsetter priser for bruk av tjenester i Bane NORs serviceanlegg, og disse kan maksimalt prises til den kostnaden som kreves for å yte dem (her også kalt produksjonskostnad) inklusiv en rimelig fortjeneste. Produksjonskostnaden inkluderer alle faktiske direkte og indirekte kostnader med å frambringe tjenesten, samt kapitalkostnader henførbare til å tilby tjenesten.

Indirekte kostnader vil være kostnader til aktiviteter knyttet til regnskap, innfordring, lønnsutbetalinger, revisjon, personaltjenester, HMS, IKT – tjenester, post, arkiv- og sentralbordtjenester osv. I tillegg omfatter kostnadsbegrepet kapitalkostnader, det vil si kostnader til anleggsavskrivning og kalkulatorisk rentekostnad, det vil si den avkastning Bane NOR alternativt kunne oppnå ved å plassere penger tilsvarende (netto) investeringsbeløp (etter avskrivninger) i markedet. Kostnaden, som legges til grunn for prisen, blir dermed uavhengig av hvilken finansieringsform som velges (bruk av lån eller egenkapital).

Med «rimelig fortjeneste» legges til grunn den definisjon som kommer frem av jernbaneforskriften § 1-7 litra n). Prisingen skal stå i forhold til det faktiske bruksomfang av tjenesten.

Grunnlaget for prisene for stasjoner, hensettingsanlegg og godsterminaler er beskrevet i egne dokumentasjonsrapporter:

- [Prising av stasjoner Vedlegg Network Statement 2022](#)
- [Prising av hensetting for persontog Vedlegg Network Statement 2022](#)
- [Prising av hensetting for godstog Vedlegg Network Statement 2023](#)
- [Tjenestekatalogen](#)

7.3.2 Stasjoner for passasjerer

7.3.2.1 Generell informasjon

Det er 334 operative togstasjoner og holdeplasser tilknyttet jernbanenettet. Disse driftes og forvaltes av Bane NOR. Beskrivelser av samtlige stasjoner, herunder hvilke tjenester som tilbys JBF og passasjerer, finnes i [vedlegg 7.3.2](#).

Kontaktinformasjon for den enkelte stasjon finnes på [Bane NOR Eiendom](#).

Informasjon for samtlige stasjoner finnes [her](#).

Nedenfor følger en overordnet beskrivelse av tjenestene på stasjoner for passasjerer.

7.3.2.2 Tjenester

Stasjonstjenester omfatter alle elementer forbundet med driften og vedlikeholdet av stasjonen, som utvendig og innvendig renhold, korrektivt og forebyggende utvendig og innvendig vedlikehold, utvendig og innvendig belysning, drift og vedlikehold av tekniske anlegg (for eksempel heis, ventilasjonsanlegg, oppvarming, alarmsystemer), vaktmestertjenester, egne og innkjøpte vaktholdtjenester, brøyting og strøing av plattformer og tilkomstarealer etc.

Personperronger for av- og påstigning er en del av jernbaneinfrastrukturen etter jernbaneforskriften § 4-1 c) og er omfattet av den minste pakken med tjenester, også når personperrong ligger i tilslutning til eller er tilknyttet en stasjon med passasjerer. Det samme gjelder enkelte adkomstveier for passasjerer, herunder adkomst for gående passasjerer ved adkomst og avreise, samt sikkerhets- og teknisk utstyr på stasjoner som er knyttet til betjening av jernbaneinfrastrukturen.

Stasjonstjenester omfatter også formidling av kunde- og trafikkinformasjon. Oppramsingen er ikke uttømmende. Stasjonstjenestenes innhold vil variere fra stasjon til stasjon avhengig av standard, størrelse mv. Fasilitetene på hver enkelt stasjon er beskrevet i [vedlegg 7.3.2](#).

Bane NOR definerer standard mv. på stasjonene i samsvar med reguleringene i [AST punkt 9.1.5](#). Togselskapene kan ikke reservere seg mot enkelte av tjenesteelementene som utgjør stasjonstjenesten.

7.3.2.3 Beskrivelse av serviceanlegg

En oversikt over publikumsfasiliteter, kart, informasjon om togvarmeanlegg samt spor og plattformer for samtlige stasjoner, er vist i [vedlegg 7.3.2](#). Skjematiske sporplaner for utvalgte stasjoner fremgår også der.

7.3.2.4 Priser

Tjeneste spesifisert i 7.3.2.2 prises til den kostnad som kreves for å yte tjenesten inklusiv en rimelig fortjeneste. Prisene for stasjonstjenester for de enkelte stasjoner er fastsatt utfra trafikkpakker. For mer informasjon om prisingen av stasjonstjenestene, se rapport [Prising av stasjoner](#) Vedlegg til Network Statement 2022.

For enbrugerstasjoner beregnes årsabonnement slik at jernbaneforetaket som bruker stasjonen betaler kostnaden.

For flerbrugerstasjoner fordeles kostnaden mellom brukerne utfra hvert foretaks andel av totalt antall avganger ved flerbrugerstasjoner i ruteplanen.

Følgende priser gjelder for enbrugerstasjoner for 2025, basert på 2024-priser:

Portefølje	Sum kostnader
-------------------	----------------------

Portefølje	Sum kostnader
Trafikpakke 1	48 525 434
Trafikpakke 2	116 872 170
Trafikpakke 3	43 024 571
Trafikpakke Øst: Andel Gjøvikbanen	15 333 480
Trafikpakke Øst: Øvrige banestrekninger	174 901 938

Følgende pris gjelder for flerbrukerstasjoner for 2025, basert på 2024-priser og faktiske passasjerutvekslinger i 2022:

Portefølje	Sum kostnader	Avganger, bestilte 2022	Kostnad per avgang
Flerbrukerstasjoner	301 047 424	2 303 029	131

Prisene i 2025 vil bli justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av vagnar; se punkt 5.8. Gjennomsnittskostnad per avgang for flerbrukerstasjoner vil bli oppdatert med avganger i ruteplan 2025.

Eksempel på beregning av årsabonnement for trafikpakke j :

Sum kostnader for enbrukerstasjoner i trafikpakke j +

(Avganger fra flerbrukerstasjoner i trafikpakke j * Kostnad per avgang)

For selskaper som ikke har en trafikpakke, 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 å få innvilget ruteleier. Innvilget ruteleie må inkludere tilgang til å stoppe på den enkelte stasjon. Se kapittel 3 og 4.

7.3.2.6 Kapasitetsfordeling

Se kapittel 4.

7.3.3 Godsterminaler

7.3.3.1 Generell informasjon

Godsterminalenes geografiske beliggenhet og en nærmere beskrivelse samt kontaktinformasjon er gitt i følgende vedlegg:

- 7.3.3 [Godsterminaler](#)
- 7.3.3.1 [Tømmerterminaler](#)
- 7.3.3.2 [Sidespor](#)

7.3.3.2 Tjenester

Tjenesten består i trafikkstyring (styring av tog-/lokomotiv-/vognbevegelser, samt lastebiler inne på terminalen); utstedelse av lisens til operatører for å utføre servicetjenester på terminalen; IKT-løsninger (herunder TOS/Terminaloperasjon system); feiing og rydding samt øvrig renhold av

terminalområdet; vedlikehold av spor, kontaktledning, signalanlegg og annet teknisk utstyr; aksess-/gatekontroll og annet vakthold; utvendig belysning og annen elektro (herunder sporvekselvarme); snøbrøyting/strøing (brøyting av spor, brøyting og strøing av lastegater) og areal til lagring av lastbærere.

Oppramsingen er ikke uttømmende. Terminaltjenestenes innhold vil variere fra terminal til terminal avhengig av standard, størrelse mv. Det skilles videre mellom to kategorier godsterminaler; kombi-/vognlastterminaler og tømmerterminaler.

Dersom IF har tilpasset godsramper for lastning og lossing av gods er disse en del av jernbaneinfrastrukturen etter jernbaneforskriften § 4-1 c) og er omfattet av den minste pakken med tjenester, også når godsrampe ligger i tilslutning til eller er tilknyttet en godsterminal.

Der terminalspor eies av Bane NOR gjelder tilgangstjenesten også bruken av terminalsporene.

Bane NOR leverer selv ikke tjenester til skifting inne på terminalen og/eller til lastning og lossing av godstogene. Bane NOR har imidlertid forhåndsgodkjent terminaloperatører for levering av skifte-, laste- og lossetjenester. JBF må selv inngå kontrakt med en av de prekvalifiserte operatørene/leverandørene av terminaltjenester. Omfang av og innhold i tjenestetilbudet varierer fra terminal til terminal.

Opplysninger om hvilke terminaloperatører som leverer tjenester på terminalene er beskrevet i tabellen under.

Terminal / Operatør	CargoNet	Green Cargo	Mosjøen Industriterminaler	CollieCare	Auto Transport	Axess
Alnabru	X	X				
Nybyen (Drammen)						
Kristiansand/ Langemyr	X					
Ganddal	X	X			X	X
Bergen/ Nygårdstangen	X	X				
Åndalsnes						
Trondheim/ Brattøra	X	X				X
Trondheim/ Heggstadmoen	X	X			X	X
Mosjøen			X			
Mo i Rana	X					X
Fauske	X					
Bodø	X					X
Narvik/ Fagernes	X				X	X
Rolvøy				X		

Ytterligere informasjon om tjenestetilbud fra terminaloperatører, se operatørens websider:

[CargoNet](#)

[Green Cargo](#)

[Mosjøen Industriterminaler](#)

[CollieCare](#)[Axess](#)[Auto Transport](#)

Godsterminalenes ankomstspor er åpne for tog hele døgnet, alle årets dager. Terminalenes åpningstider for inn- og utekspedering av gods, herunder inn- og utkjøring av biler, kan variere.

7.3.3.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Se kap. 7.3.1.1 Generell informasjon med lenke til vedleggene til de ulike terminalene.

7.3.3.4 Priser

Tilgangen til godsterminaler i Bane NORs regi prises i henhold til marginalkostnaden. 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 sporenlengdene på terminalene ble kostnadene for den enkelte terminal kalkulert. Basert på antall anløp pr. terminal ble marginalkostnadene for tilgang til godsterminalene estimert ved minste kvadraters metode. Dette framgår av kapittel 2.5 og 3.2.2 i Bane NORs Tjenestekatalog som ble utarbeidet i 2016.

For tømmerterminaler vil kostnadene være vesentlig lavere.

Prising for bruk av kombi-/vognlastterminal er todelt.

Del 1. Bane NOR innkrever terminalavgift – se tabeller under.

Del 2. Leverandør av terminaltjenester tar betalt for tjenestene som ytes.

Del 1

Bane NOR innkrever terminalavgift etter følgende satser:

Priser for tilgang til kombi-/vognlastterminaler (2024-priser)

Terminal	Pris pr. toganløp
Alnabru	212
Rolvøy	341
Kristiansand/Langemyr	341
Ganddal	341
Bergen/Nygårdstangen	341
Åndalsnes	341
Trondheim/Brattøra/Heimdal	141
Mosjøen	341
Mo i Rana	341
Fauske	296
Bodø	341
Narvik/Fagernes	341

For følgende tømmerterminaler er prisene:

Priser for tilgang til tømmerterminaler (2024-priser)

Terminal	Pris pr. toganløp
Atna	28
Auma	28
Borgestad	28
Braskereidfoss	28
Bø	28
Flesberg	28
Formofoss	28
Hove	28
Hønefoss	28
Jevnaker	28
Koppang	28
Kvam	28
Lassemoen	28
Lunde	28
Nesbyen	28
Norsenga	28
Steinkjer	28
Støren	28
Sørli	28
Vestmo	28

Det betales kun for avgangsterminal og for tog som kjører minst 5 kilometer fra denne.

Prisene i 2025 vil bli justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganlegg; se kapittel 5.8.

Del 2

Leverandør av terminaltjenester tar betalt for tjenestene som ytes.

Alle servicetjenester i godsterminaler utføres av terminaloperatører som er godkjente av Bane NOR. JBF må selv inngå tjenesteavtale med disse terminaloperatørene.

Terminaloperatør som utfører tjenester ved de ulike terminalene.

Terminal / Operatør	CargoNet	Green Cargo	Mosjøen Industrierterminaler	CollieCare	Auto Transport	Axess
Alnabru	X	X				
Kristiansand/ Langemyr	X					
Ganddal	X	X			X	X

Terminal / Operatør	CargoNet	Green Cargo	Mosjøen Industriterminaler	CollieCare	Auto Transport	Axess
Bergen/ Nygårdstangen	X	X				
Åndalsnes						
Trondheim/ Brattøra	X	X				X
Trondheim/ Heggstadmoen	X	X			X	X
Mosjøen			X			
Mo i Rana	X					X
Fauske	X					
Bodø	X					X
Narvik/ Fagernes	X				X	X
Rolvøy				X		

Ytterligere informasjon om tjenestetilbud fra terminaloperatører, se operatørens websider

[CargoNet](#)

[Green Cargo](#)

[Mosjøen Industriterminaler](#)

[CollieCare](#)

[Axess](#)

[Auto Transport](#)

7.3.3.5 Tilgangsbetingelser

Tilgangsbetingelser for bruk av godsterminaler er todelt.

Del 1. Bane NORs tilgangsbetingelser.

Del 2. Terminaloperatørens vilkår for tjenestene som ytes.

Del 1.

Bane NORs tilgangsbetingelser.

Tilgangsvilkår for søkere til laste og losseområder på Bane NORs godsterminaler, utover tildelte ruteleier gjennom kapasitetsfordelingsprosess, er følgende.

- Data skal utveksles med Bane NORs terminaloperasjon system (TOS). Detaljer i datautveksling er redegjort for i [vedlegg 2 til AST](#).
- JBF som gjør bruk av tjenester på Bane NORs intermodale godsterminaler må ha avtale med terminaloperatør som innehar gyldig tilgangsavtale med Bane NOR, eller selv inngå slik avtale. Informasjon om prosess for å bli godkjent terminaloperatør finnes [her](#).
- Øvrige bestemmelser finnes i [terminalhåndboken](#).

Del 2.

Terminaloperatørens vilkår for tjenestene som ytes.

Terminaloperatør som utfører tjenester ved de ulike terminalene.

Terminal / Operatør	CargoNet	Green Cargo	Mosjøen Industriterminaler	CollieCare	Auto Transport	Axess
Alnabru	X	X				
Nybyen (Drammen)						
Kristiansand/ Langemyr	X					
Ganddal	X	X			X	X
Bergen/ Nygårdstangen	X	X				
Åndalsnes		X				
Trondheim/ Brattøra	X	X				X
Trondheim/ Heggstadmoen	X	X			X	X
Mosjøen			X			
Mo i Rana	X					X
Fauske	X					
Bodø	X					X
Narvik/ Fagernes	X				X	X
Rolvøy				X		

Ytterligere informasjon om tjenestetilbud fra terminaloperatører, se operatørens nettsider:

[CargoNet](#)

[Green Cargo](#)

[Mosjøen Industriterminaler](#)

[CollieCare](#)

[Axess](#)

[Auto Transport](#)

Tilgangsvilkår [Vatnestrøm godsterminal](#) (privat).

For ytterligere informasjon om godsterminalene og hvilke tjenester som ytes ved disse – se kapittel 7.3.3.2 samt [vedlegg 7.3.3](#)

7.3.3.6 Kapasitetsfordeling

Kapasitet tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Se kapittel 4.

For å bidra til effektiv benyttelse av Bane NORs terminaler er det lagt opp til makstider for lastning og lossing. Makstidene er et utgangspunkt for sporplanleggingen. Avvik kan godtas dersom sporkapasitet er tilgjengelig og der avvik fra makstidene medfører en mer effektiv bruk av terminalen.

Makstider for kombiterminaler:

- 2 timer avgående tog

- 2:15 ankommende tog
- 3:30 spiss-snuing

Makstid for tømmerterminaler: 5 timer for lasting og lossing.

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 skal så langt som mulig imøtekomme alle søknader om spor i godsterminaler. Når vi mottar flere søknader enn det er kapasitet til, skal Bane NOR forsøke å samordne søknadene (se mer om samordningsprosessen i punkt [4.5.4](#)). I samordningsprosessen har Bane NOR anledning til å komme med forslag til hvordan kapasiteten skal fordeles. Forslaget kan innen rimelige grenser avvike fra det som er søkt om.

Bane NORs godsterminaler har laste-/lossespor med varierende forutsetninger som for eksempel sporlengde, behov for skiftekapasitet, nærhet til depot mv. Bane NOR vil foreslå fordeling av kapasitet som hensyntar egenskapene til godsterminalen samt formålet og egenskapene til de aktuelle godstogene, for å gi en mest mulig effektiv utnyttelse av kapasiteten på terminalen.

Hvis togselskapene ikke godtar Bane NORs forslag til fordeling av kapasitet, vil prosessen gå videre til tvisteløsning, og eventuelt erklæring av overbelastning og bruk av samfunnsøkonomisk analyse for å løse den aktuelle konflikten.

Forutsetninger for søknader om kapasitet i godsterminaler

Togselskapene søker konkrete laste-/lossespor i ruteplansøknaden. Som forutsetning for rutesøknaden fastslår Bane NOR følgende krav:

- Veiledende tider i laste-/lossespor er den tidsslot som togselskapet tildeles i det aktuelle laste-/lossesporet. Togselskapet kan ikke kreve mer tid i laste-/lossespor enn hva som er angitt som veiledende tid.
- Terminalspesifikke driftsvilkår er krav som Bane NOR stiller til togselskapene ved bruk av terminalen. Slike driftsvilkår kan være relatert til bruk av laste-/lossespor, hensettingsspor, depotområder, anleggsperioder etc. Terminalspesifikke driftsvilkår skal være tilgjengelige via Bane NORs Terminalhåndbok og/eller publiseres via oppstartsbrev for kommende ruteplanprosess.
- For å sikre at terminalen drives effektivt og forsvarlig er det også behov for noe «luft» mellom tog. Bane NOR kan derfor eksempelvis holde av noe kapasitet til skadde vogner eller andre forhold som er nødvendig for å sikre forsvarlig drift av terminalen.

Prioritering av PaPs-ruter

Pre-arranged Paths (Paps-ruter) er forhåndskonstruerte ruter på godskorridorer til/fra Europa gjennom Sverige og Danmark i samarbeid med flere europeiske land. Norge inngår i godskorridoren ScanMed RFC. Disse PaPs-rutene skal inkludere både kapasitet på linjen og i laste-/lossespor. For hver PaPs-rute tildeles det derfor en slot i et spesifikt terminalspor. Kapasiteten i relasjon til PaPs defineres i forkant av den ordinære kapasitetsfordelingsprosessen 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 vårt forslag til kapasitetsfordeling på terminalen basere seg på prinsippene som er listet opp nedenfor. Prinsippene står i prioritert rekkefølge.

Prinsipper for forslag til kapasitetsfordeling

1. Toglengde i forhold til laste-/lossesporlengde. Lange laste-/lossespor skal fortrinnsvis brukes til lange tog.
2. Rutetider (avgangs-/ankomsttid). Lasting skal starte så nær avgangstid som mulig. Lossing skal startes så nær ankomsttid som mulig.
3. Minimering av skifting. Skifting skal i kapasitetsfordelingen forsøkes å minimeres.
4. Nærhet til depot. Fordeling av kapasitet i laste-/lossespor skal hensynta nærhet til depot.
5. Minimering av endringer i søknader om internasjonale ruteleier.
6. Eventuelle andre relevante forhold, herunder økonomiske konsekvenser, som søkeren kan bli stilt ovenfor og som søkeren har gjort gjeldende i forbindelse med søknaden om kapasitet.

Hvis togselskapene har søkt om andre spor enn de sporene man etter prinsippene kvalifiserer for, vil Bane NOR ta opp dette med selskapet for å se om det kan være aktuelt med andre løsninger.

Avvik fra prinsippene for samordning

Terminalene må ha mulighet til å fravike prinsippene hvis det er operasjoner som vil fungere bedre med andre løsninger. Eksempelvis hvis det er mer hensiktsmessig å benytte alle spor, selv om prinsippene isolert sett vil medføre at noen spor benyttes lite. Hvis Bane NOR baserer forslag til kapasitetsfordeling på forhold som avviker fra prinsippene for samordningen skal dette skje i samråd med berørte togselskaper, og begrunnes skriftlig.

7.3.4 Skiftestasjoner og skifteanlegg

7.3.4.1 Generell informasjon

Skifting kan utføres flere steder i Bane NORs nettverk. Ved enkelte lokasjoner tilbyr JBF skifting som kommersiell tjeneste. Skifting utenom disse områdene kan også utføres av JBF selv hvor baneforholdene tillater dette.

For oversikt over lokasjoner hvor skifting tilbys av JBF som kommersiell tjeneste, se tabell i 7.3.4.2

7.3.4.2 Tjenester

JBF som tilbyr skifting på ulike lokasjoner

Operatør / Terminal	CargoNet	Green Cargo	Grenland Rail
Alnabru	X	X	X
Sundland (Drammen)	X		X
Elverum			X
Kongsvinger			X
Hamar			X
Halden			X
Kongsberg/Flesberg			X
Ørvik (Brevik)			X
Borgestad			X
Ganddal	X		
Bergen/Nygårdstangen	X		
Trondheim/Stasjon	X		
Narvik/Fagernes	X		

Ytterligere informasjon om tjenestetilbud fra operatører som tilbyr skifting, se operatørens nettsider:

[CargoNet](#)

[Green Cargo](#)

[Grenland 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.

Kontaktpunkt: oss@banenor.no.

7.3.4.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Se informasjon om Sundland og Alnabru i vedlegg 7.3.3.

7.3.4.4 Priser

Prising for bruk av skifteanlegg er todelt.

Del 1. Bane NOR innkrever terminalavgift - se kap. 7.3.3.4

Del 2. Leverandør av skiftetjenesten tar betalt for tjenesten.

JBF som utfører skiftetjenester ved ulike lokasjoner

Operatør / Terminal	CargoNet	Green Cargo	Grenland Rail
Alnabru	X	X	X
Sundland (Drammen)	X		X
Elverum			X
Kongsvinger			X

Operatør / Terminal	CargoNet	Green Cargo	Grenland Rail
Hamar			X
Halden			X
Kongsberg/Flesberg			X
Ørvik (Brevik)			X
Borgestad			X
Ganddal	X		
Bergen/ Nygårdstangen	X		
Trondheim/ Stasjon	X		
Narvik/ Fagernes	X		

Ytterligere informasjon om tjenestetilbud og priser, se operatørens nettsider:

[CargoNet](#)

[Green Cargo](#)

[Grenland Rail](#)

7.3.4.5 Tilgangsbetingelser

Tilgangsvilkår til skifteområdene er:

- Tildelt ruteleie gjennom kapasitetsfordelingsprosessen
- JBF får rett til å benytte Bane NORs skifteområder ved å inngå AST med Bane NOR

For skiftoperatørens vilkår, se operatørens nettsider:

[CargoNet](#)

[Green Cargo](#)

[Grenland Rail](#)

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.

7.3.4.6 Kapasitetsfordeling

Kapasitet tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Se del 4.

7.3.5 Driftsbanegårder og hensetting

7.3.5.1 Generell informasjon

Bane NOR tilbyr hensetting på en rekke steder over hele landet.

For nærmere informasjon om de enkelte driftsbanegårder og hensettingsanlegg, se [vedlegg 7.3.5](#)

7.3.5.2 Tjenester

Tjenesten omfatter «parkering» av så vel person- som godstog, både driftspausebasert og langsiktig.

Bane NOR tilbyr ikke selv klargjøringstjenester som innvendig vask o.l. Brukere har mulighet for egenlevering av denne typen tjenester på Bane NOR sine anlegg.

For informasjon om tjenester som tilbys eller kan tilbys ved det enkelte anlegg, se [vedlegg 7.3.5](#)

Informasjon om strømforsyning for hensatte kjøretøy på Bane NORs anlegg:

Kjøretøy med egen strømvaktaker

- Hovedløsning: Fra kontaktledningen (inklusive redundans)
- Mulig midlertidig reserveløsning: Eksisterende togvarmeposter for kjøretøy med tilkoblingsmulighet

Kjøretøy uten egen strømvaktaker

- Hovedløsning: Fra togvarmepost

Hovedvilkår

- Hensetting under spenningsatt kontaktledning skal oppfylle vilkår med tanke på elsikkerhet, mottatt strømforsyning eller ikke.
- Klatrevennlig materiell kan ikke stå under spenningsatt kontaktledning uten riktig områdesikring, jf. TRV om gjerder
- Vilkår for elsikkerhet inkludert hvilket materiell som vurderes som klatrevennlig er beskrevet i TRV og SJN 2.9 samt TJN 3.20

7.3.5.3 Beskrivelse av serviceanlegg

For beskrivelser av det enkelte anlegg se [vedlegg 7.3.5](#)

For nærmere informasjon om lokalisering av og eierskap til hensettingsspor, kontakt 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 for hensetting av persontog

Hensetting (dvs. parkering) av persontog vil bli priset i henhold til den kostnad som kreves for å yte tjenesten inkl. en rimelig fortjeneste.

Hensettings-/parkeringskostnaden består av:

- 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 pr. meter togmateriell. Det er to hensettingsområder, Lodalen og Drammen, der bruken prises på timer. På disse to hensettingsområdene er prisene også på abonnementsbasis, men da fastsatt ut fra antall tildelte timer. Parkering under 1 time er gratis i flerbrukeranleggene.

For mer informasjon om prisingen av hensettingsområder se rapport [Prising av hensetting for persontog](#), vedlegg til Network Statement 2022.

Abonnementspriser for hensetting/parkering (2024-priser)

Hensettingsområder	Årspris pr. meter	Timepris pr. meter
Østlandet	4 930	1,36
Resten av landet	2 797	0,77

Når det gjelder hensetting fakturerer Bane NOR det enkelte JBF ut ifra kjøretøyets lengde.

Prisene i 2025 vil bli justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganlegg; se punkt 5.8.

Priser for hensetting av godstog

Det ble innført ny prismodell for hensetting av godstog fra ruteplan 2023. For dokumentasjon, se Prising av bruk av hensettingsspor for godstog Vedlegg til Network Statement.

Fakturering av kostnader for bruk av hensettingsspor skal baseres på planlagt hensetting i ruteplan som er registrert i Bane NORs IT-system til kapasitetsfordeling TPS/HDVG. Det er derfor viktig at JBF melder inn sitt hensettingsbehov i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen eller i forbindelse med 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 JBF betaler en årlig pris basert på planlagt hensetting i ruteplanen.

JBF 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 JBF måtte betale en timepris tilsvarende timeprisen ved planlagt hensetting.

Kostnadsgrunnlag og priser

Kostnadselementene som inngår er drift og vedlikehold, avskrivninger og 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.

Tabell 2. Pris per time per påbegynt 100 meter materiell i kroner (2024-priser)

	Pris første 48 timer	Pris etter 48 timer
Alnabru	0	29
Andre områder	0	6

Prisene i 2025 vil bli justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganlegg; se punkt 5.8.

7.3.5.5 Tilgangsbetingelser

Søkere gis rett til å benytte spor frem til driftsbanegårder/hensettingsanlegg ved å inngå AST med Bane NOR. Søkere kan søke til Bane NOR om å bruke Bane NORs driftsbanegårder og eventuelle tjenester Bane NOR yter der, til de til enhver tid gjeldene 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, jf. kapittel 4.
- **Langtidslagring**
Søkere som har behov for sporplass til langtidslagring av kjøretøy skal ta behovet opp med OSS, oss@banenor.no

En forespørsel skal inneholde følgende opplysninger:

- behov for sporplass målt i meter
- eventuelt behov for tilleggstjenester (f.eks. elektrisk kraft til togoppvarming)
- foretrukket lagringssted
- aksellast

Alle behov for tilgang til spor for arbeid på kjøretøy herunder renhold skal foregå iht. regler fastsatt i Bane NORs Operative Regelverk «[ORV](#)».

7.3.5.6 Kapasitetsfordeling

Kapasitet tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Se del 4.

7.3.6 Vedlikeholdsanlegg

7.3.6.1 Generell informasjon

Samtlige vedlikeholdsanlegg i Norge der det tilbys tjenester til JBF eies pr. 2020 av Bane NOR. Bane NOR har likevel ulike roller på de ulike anleggene.

En rekke av Bane NORs vedlikeholdsanlegg leies ut med eksklusive avtaler, enten til JBF eller til vedlikeholdsutøver. I disse anleggene er det ikke Bane NOR som tilbyr eller på annen måte styre kapasiteten i anlegget. Dette gjelder følgende anlegg

- Alnabru (Oslo)
- Bergen
- Bodø
- Brattøra (Trondheim)
- Fagernes (Narvik)
- Filipstad (Oslo)
- Flåm

- Hamar
- Kongsvinger
- Kvaleberg (Stavanger)
- Lodalen Fjellstallen (Oslo)

På øvrige vedlikeholdsanlegg tilbyr og styrer Bane NOR kapasiteten i anlegget. Vedlikeholdsutøvere som opererer på disse vedlikeholdsanleggene har ikke eksklusiv tilgang. JBF som inngår avtale med Bane NOR om tilgang står fritt til å benytte andre tilbydere av vedlikeholdstjenester på anleggene. Dette gjelder følgende anlegg

- Grorud (Oslo)
- Lodalen (Oslo)
- Marienborg (Trondheim)
- Skien
- Sundland (Drammen)

En oversikt over samtlige vedlikeholdsanlegg finnes i [vedlegg 7.3.6](#)

7.3.6.2 Tjenester

Vedlikehold av togmateriell (vedlikeholdstjenester) tilbys ikke av Bane NOR.

Bane NOR legger opp til egenlevering av vedlikeholdstjenester på de anleggene der Bane NOR tilbyr og styrer kapasiteten. JBF er selv ansvarlig for å inngå avtale om disse tjenestene med en vedlikeholdsutøver eller bruke egne ressurser.

For informasjon om tjenester i anlegg der Bane NOR ikke styrer kapasiteten, se vedlegg 7.3.6

7.3.6.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Tabellene under beskriver hvilke fasiliteter som finnes på det enkelte vedlikeholdsanlegg:

Anlegg tilpasset persontogmateriell										
Fasiliteter på verkstedene	Bergen	Bodø	Filipstad	Flåm	Grorud - Oslo	Kvaleberg - Stavanger	Lodalen	Marienborg - Trondheim	Skien	Sundland - Drammen
Løfteanlegg	✓				✓	✓	✓	✓	✓	✓
Traverskraner	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Hjuldreiebank	✓				✓	✓	✓	✓		✓
Togvaskemaskin	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Toalettømmeanlegg	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Vannfyllingsanlegg	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Miljøstasjon	✓				✓	✓	✓	✓		✓
Togvarmeanlegg	✓				✓	✓	✓	✓	✓	✓
Anlegg for taktilgang	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Tine / Tørke anlegg		✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Tilgang under kjøretøy (Grav eller søylespor)	✓	✓			✓	✓	✓		✓	✓
Delelager	✓				✓	✓	✓	✓	✓	✓

Anlegg tilpasset persontogmateriell										
Fasiliteter på verkstedene	Bergen	Bodø	Filipstad	Flåm	Grorud - Oslo	Kvaleberg - Stavanger	Lodalen	Marienburg - Trondheim	Skien	Sundland - Drammen
Fasilitet for kadaversanering								✓		✓
Dieselpåfyllingsanlegg								✓		
Fasilitet for lakkering					✓					

Anlegg tilpasset godstogmateriell						
Fasiliteter på verkstedene	Alnabru Oslo	Brattøra Trondheim	Fagernes Narvik	Hamar	Kongsvinger	Lodalen Fjellstallen
Løfteanlegg	✓				✓	
Traverskraner	✓			✓	✓	✓
Hjuldreiebenk						
Togvaskemaskin						
Toalettømmeanlegg						
Vannfyllingsanlegg						
Miljøstasjon						
Togvarmeanlegg						
Anlegg for taktilgang						✓
Tine / Tørke anlegg						
Tilgang under kjøretøy (Grav eller søylespor)	✓				✓	✓
Delelager						✓
Fasilitet for kadaversanering						
Dieselpåfyllingsanlegg						
Fasilitet for lakkering				✓		

Se vedlegg 7.3.6 for mer detaljerte beskrivelser. Bane NOR gjør oppmerksom på at avvik kan forekomme ettersom tilbudet utvikles.

7.3.6.4 Priser

I den grad bruk av anlegget forutsetter bruk av jernbaneinfrastruktur som prises tilsvarende som den minste pakken med tjenester, prises dette som del av den minste pakken med tjenester. Dette gjelder uavhengig av hvem som eier serviceanlegget og hvem som styrer kapasiteten i selve anlegget.

Tilbydere av vedlikeholdstjenester som ytes ved anleggene fastsetter selv priser for sine tjenester. For informasjon om disse, se aktørene nettsider:

[Bane NOR Eiendom AS](#), [Verkstedhåndboken](#)

[Mantena](#)

[Bombardier Transportation](#)

[Nordisk Togteknikk](#)

[Sodexo AS](#)

[Agilia AS](#)

[Stadler](#)

[EuroMaint](#)

7.3.6.5 Tilgangsbetingelser

Bane NORs generelle tilgangsbetingelser er beskrevet i del 3.

For vedlikeholdsanlegg der Bane NOR styrer kapasiteten vil det tilkomme særskilte leie- og driftskostnader. Søker må inngå avtale med Bane NOR om tilgang. JBF og andre søkere som ønsker avtale kan kontakte Bane NOR ved Pål Anthonsen via 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. Se kapittel 4.

Kapasitet i de vedlikeholdsanleggene der Bane NOR styrer kapasiteten tildeles i henhold til «rutine for styring og forvaltning av sporbruksplan». Se [Verkstedhåndboken](#).

Kapasitetsfordeling i de vedlikeholdsanleggene der Bane NOR ikke styrer kapasiteten fastsettes og beskrives av den som styrer kapasiteten. Se [vedlegg 7.3.6](#).

7.3.7 Andre tekniske anlegg

7.3.7.1 Generell informasjon

Vedlegg med oversikt over tjenester i andre tekniske anlegg, herunder rengjørings- og vaskeanlegg – se [vedlegg 7.3.6](#) og [vedlegg 7.3.7](#).

7.3.7.2 Tjenester

7.3.7.2.1 Avisingsanlegg

Avisingsanlegg finnes på følgende sted:

- Alnabru godsterminal

Anlegget skal kunne betjene 4000 meter med godstog i døgnet.

7.3.7.2.2 Installasjoner knyttet til «Tilstandsovervåking av rullende materiell»

5 hjulskadedetektorer/hjulslagdetektorer og 3 akustiske lagerskadedetektorer (2020) er knyttet opp mot et sentralt overvåkingssystem (per august 2020 FleetONE) som eies og driftes av Bane NOR. Passeringer av respektive detektorer gir status på alle togets hjul og hjullager, og kan avdekke hjulslag, skader på hjullager eller andre skader på hjul. Jevnlig overvåking av tilstanden på eget rullende materiell ved hjelp av systemet må JBF selv ivareta og JBF har selv ansvaret for å utnytte gevinsten av systemet.

Ytterligere 2 hjulskadedetektorer/hjulslagdetektorer er knyttet opp til andre systemer (ikke tilgjengelig).

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 svært kritiske tilstander vil gi alvorlig skade på infrastrukturen over lengre strekninger dersom toget ikke stopper eller reduserer farten.

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 JBF.

Systemet er tilgjengelig via et WEB-grensesnittet <https://hsd.opm.jbv.no/FleetOne/>. 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 Tlf.: 73410110 eller e-post: opm.brukerstotte@banenor.no

Alt rullende materiell skal være utstyrt med RFID-brikker. JBF har selv ansvar for at alle tog/vogner er utstyrt med RFID-brikker i henhold til gjeldene prinsipper, og at oppbygningen av IDen til brikken er korrekt. RFID brukes for identifisering av rullende materiell i overvåkingssystemet, og gir derfor en entydig og rask varsling til JBF ved hjulslag og/eller lagerskader. Da RFID-merking er påbudt kan Bane NOR gi sanksjoner mot JBF som ikke overholder kravet, blant annet i form av bøter.

[Prinsipper for RFID-merking av tog/vogner.](#)

Bane NOR har økt søkelyset på prediktivt vedlikehold og som et ledd i dette vil det årlig bli utført stikkprøver av Bane NOR, ved hjelp av FleetONE, på tilstanden til hjul og hjullager hos de ulike JBF. Ved avdekking av dårlig vedlikehold/oppfølging vil Bane NOR kreve bedret oppfølging og vedlikehold fra det berørte JBF, for å redusere slitasjen på infrastrukturen.

Da JBF er den parten som får størst gevinst av systemet, ved at data og prediksjon fra systemet kan brukes til å optimalisere JBFs vedlikehold av hjul og hjullager, vil support-kostnadene til leverandøren av systemet (per august 2020 Track IQ) falle på JBF selv. Som eier av detektorene vil Bane NOR ta kostnadene knyttet til drift og vedlikehold av detektorene. Bane NORs vedlikeholdsavtale med leverandøren av systemet vil inneholde en henvisning til en standard delavtale for support JBF 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.

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 JBF.

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 JBF som ønsker kan få tilgang til data fra sine tog.

7.3.7.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Hjulskadedetektorer/hjulslagdetektorer finnes på følgende steder:

Lokasjon	Bane	Detaljer	FleetONE
----------	------	----------	----------

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

Akustiske lagerskadedetektorer finnes på følgende steder:

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

Varmgangsdetektorer finnes på følgende steder:

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

Priser for support, oppsett og tilpasninger av systemet til individuelle JBF, samt kurs, bestemmes ut ifra hvilken avtale hvert enkelt JBF ønsker å ha med leverandøren av systemet. Avtalen må minimum dekke at JBFs RFIDer blir registrert i systemet, og at tilstrekkelig vedlikeholds nivå kan opprettholdes.

Ved en direkte avtale med leverandøren får man tilgang på remote support og andre ulike fordeler. For eksempel vil leverandøren kunne hjelpe med integrasjon mot JBFs egne systemer (dataeksport, eksport av arbeidsordre). Leverandøren vil også kunne forbedre referanseverdier for de spesifikke hjullagermodellene JBF bruker, samt tilpasse andre parametere. Det finnes også muligheter for utvikling av ny ønsket funksjonalitet.

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

Oversikt over havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet, se [vedlegg 7.3.8](#).

7.3.8.2 Tjenester

Bane NOR tilbyr ikke tjenester i havneanlegg.

Se [vedlegg 7.3.8](#) for informasjon om hvilke tjenester som tilbys i de ulike anleggene.

7.3.8.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Eierskap til havneterminaler med jernbaneforbindelse er opplyst for den enkelte havn. Se beskrivelse i [vedlegg 7.3.8](#)

7.3.8.4 Priser

Den enkelte tilbyder av havneanlegg fastsetter pris for tjenester.

Se [vedlegg 7.3.8](#).

7.3.8.5 Tilgangsbetingelser

Se [vedlegg 7.3.8](#).

7.3.8.6 Kapasitetsfordeling

Se [vedlegg 7.3.8](#).

Sportilgang fra og til havneanlegg tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen.

7.3.9 Avlastningsanlegg

7.3.9.1 Generell informasjon

Hovedformål med beredskapsterminal er laste- og losse virksomhet for godstog i tilfeller hvor godstog ikke kan nå bestemmelsesterminal på grunn av uforutsette hendelser.

Bane NOR har en beredskapsportal (Beredskap i Bane NOR) med informasjon om beredskap, som er tilgjengelig på [Beredskapsportal](#). Det kreves passord for å logge inn på Beredskapsportalen. For å få passord, send e-post til 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](#).

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

Vilkår for bruk av avlastningsanlegg for beredskapsterminal:

a) Hovedformål med beredskapsterminal er laste- og losse virksomhet for godstog i tilfeller hvor godstog ikke kan nå bestemmelsesterminal på grunn av uforutsette hendelser.

b) Sekundært kan beredskapsterminal benyttes til andre formål. Vilkår for sekundærbruk er at virksomhet som benytter beredskapsterminalen skal stille området disponibelt med frist på 4 timer etter melding om at terminalen skal benyttes til hovedformålet.

7.3.9.6 Kapasitetsfordeling

Sportilgang tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Jf. kapittel 4.

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](#).

Forsyning av drivstoff tilbys ved alle påfyllingsanlegg nevnt i [vedlegg 7.3.10](#).

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 under 7.3.10.1.

7.3.10.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Samtlige anlegg nevnt under 7.3.10.1 og beskrevet i [vedlegg 7.3.10](#) 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@banenor.no.

En oversikt over påfyllingsanlegg for drivstoff er gitt i [vedlegg 7.3.10](#).

7.3.10.4 Priser

JBFs vederlag for tanking av diesel fra anlegg består av den til enhver tid gjeldende markedspris for diesel samt et kostnadsbasert vederlag for teknisk drift og vedlikehold av dieseltankanlegget. Vederlaget utgjør JBFs andel av de totale kostnader som genereres for Togdiesel AS, Circle K Norge AS og Circle Ks underleverandører for teknisk og administrativ drift av dieselpåfyllingsanleggene. Disse faste kostnadene blir fakturert JBF i tillegg til den enhver tid gjeldende literpris. Literprisen vil være dynamisk i forhold til markedspriser, offentlige avgifter med mer. og vil derfor endre seg hver måned. Likeledes vil driftsrelaterte nødvendige tiltak i dieseltankanleggene kunne medføre endring i satsene for literprisen.

Eksempler på slike kostnader er:

- a) Langsiktig avskrivning av påhvilende og nye investeringer i tekniske anlegg, leie av dieseltankanlegg
- b) Grunnleie for avståelse av nødvendig areal til dieseltankanlegget, herunder atkomst for tankbil
- c) Kostnader til teknisk drift, korrigerende og sertifisert vedlikehold av dieselpåfyllingsanleggene,
- d) 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).
- e) Kontinuerlig forskuttering og innkjøp av diesel til markedspris (Plattsnotering ULSD 10 PCCH anleggsdiesel)
- f) De til enhver tid gjeldende skatter og avgifter, anleggs- og innforsyningskostnader, kvalitetstillegg og transporttillegg.

Ovennevnte kostnadselementer justeres årlig i henhold til KPI jernbaneforskriftens § 6-9 (3) med et tillegg av en rimelig fortjeneste. JBF er med dette gitt varsel om at en slik årlig KPI-regulering vil finne sted hele perioden.

Togdiesel AS' margin for forskuttering og bulkinnkjøp av diesel utgjør i inneværende periode 20 øre pr. liter jfr. Bokstav e). Togdiesel AS har iht. Network Statement rett til å melde kostnadmessig justering og reforhandle denne marginen hvert andre år, første gang 01.01.2026.

7.3.10.5 Tilgangsbetingelser

Søkere får rett til å benytte jernbaneinfrastruktur frem til påfyllingsanlegg for drivstoff der slikt finnes, ved å inngå AST med Bane NOR.

Søkere må inngå avtale med Togdiesel AS og drivstoffsleverandør Circle K om tilgang til forsyning av drivstoff i drivstoffanlegg. Avtale om tilgang gjelder for samtlige anlegg. Tilgang tilbys kun til skinnegående materiell. Skinne-/veimaskiner kan ikke benytte Togdiesel AS' drivstoffanlegg.

Ved signert avtale med Togdiesel AS og Circle K om tilgang til anleggene utleveres elektronisk kort som oppbevares i kjøretøy og benyttes ved fylling.

Kontakt Bane NOR ved Jan Lutterloh (jan.lutterloh@banenor.no) for å inngå avtale om tilgang.

7.3.10.6 Kapasitetsfordeling

Sportilgang tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Jf. kapittel 4.

Utgiver Network Statement 2025, utgave 21: Bane NOR

Revisjonsansvarlig: Marked, Kunde og marked, Bane NOR

Utgis: 9. desember 2023

Vedlegg

Alle vedlegg er tilgjengelig [her](#) eller ved å klikke direkte på lenken til numrene på vedleggene nedenfor:

Vedlegg	Navn
2.2.1	Strekningsskart
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 og fall
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 hastighetsovervåkning
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)
4.2.4.1	Søknadsskjema om infrastrukturkapasitet – vedlegg til NS 2025
4.5.4	Metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling
5	Tjenestekatalog
7.3.2	Stasjoner
7.3.3	Godsterminaler
7.3.3.1	Tømmerterminaler
7.3.3.2	Sidespor
7.3.5	Driftsbanegårder og hensetting
7.3.6	Verksteder
7.3.7	Serviceanlegg
7.3.8	Havneterminaler
7.3.9	Avlastningsanlegg
7.3.10	Påfyllingsanlegg for drivstoff

Bane NOR 19.12.2022

Saksnummer: 202216529

