

Sammenlign resultater

Gammel fil:

Network Statement 2027 per 250826.pdf

103 sider (3,95 MB)

25.08.2026 11:33:34

kontra

Ny fil:

Network Statement 2028 høring.pdf

91 sider (2,41 MB)

01.09.2026 11:59:24

Endringer totalt

857

Sammenligning bare av
tekst

Innhold

502

Erstatninger

219

Innsettinger

136

Slettinger

Styling og
merknader

0

Styling

0

Merknader

[Gå til første endring \(side 1\)](#)

1 Generell informasjon

1.1 Innledning

Bane NOR er infrastrukturforvalter på det norske jernbanenettet og har utarbeidet Network Statement 2028, den 25. utgaven.

Bane NOR er et statlig foretak etablert etter offentlig rett. Som infrastrukturforvalter har Bane NOR ansvar for drift, vedlikehold og fornyelse av jernbaneinfrastrukturen, samt for trafikkstyring og sikker togframføring.

I henhold til artikkel 27 og vedlegg IV i direktiv 2012/34/EU og forskrift 30. juni 2021 nr. 2315 om jernbanevirksomhet, serviceanlegg, avgifter og fordeling av infrastrukturkapasitet mv. (jernbaneforskriften), skal infrastrukturforvalteren utarbeide og publisere Network Statement (netterklæringen).

1.1.1 Bane NORs organisasjon

På banenor.no kan du se Bane NORs organisasjonskart, samt finne informasjon om konsernets ledelse, eierskap og styring.

1.1.2 Jernbanesektoren i Norge

Det er flere statlige og private virksomheter som sammen sørger for dagens norske togtilbud. På [jrnbanedirektoratets nettside om jernbanesektoren](https://jrnbanedirektoratets.nettside.om/jernbanesektoren) kan du lese om hvem som gjør hva innen norsk jernbane.

1.2 Formål

Formålet med Network Statement er å gi togselskap, myndigheter og andre søkere nødvendig informasjon om Bane NORs infrastruktur, hvilke vilkår som gjelder tilgang til og bruk av det norske jernbanenettet, samt informasjon om øvrige jernbanerelaterte tjenester som ytes til togselskapene.

Network Statement er utarbeidet i samsvar med artikkel 27 og vedlegg IV i direktiv 2012/34/EU og forskrift 30. juni 2021 nr. 2315 om jernbanevirksomhet, serviceanlegg, avgifter og fordeling av infrastrukturkapasitet mv. (jernbaneforskriften).

1.3 Rettslige forhold

1.3.1 Rettslig forankring

Network Statement er utarbeidet i henhold til gjeldende europeisk og nasjonalt regelverk for jernbanesektoren.

Det sentrale rettslige grunnlaget for Network Statement følger av:

- direktiv 2012/34/EU om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde
- forskrift 30. juni 2021 nr. 2315 om jernbanevirksomhet, serviceanlegg, avgifter og fordeling av infrastrukturkapasitet (jernbaneforskriften)

Jernbaneforskriften gjennomfører direktiv 2012/34/EU i norsk rett.

I henhold til artikkel 27 og vedlegg IV i direktiv 2012/34/EU, samt jernbaneforskriften, skal infrastrukturforvalteren utarbeide og publisere Network Statement.

Network Statement skal gi en beskrivelse av:

- infrastrukturen
- vilkår for tilgang
- prinsipper for kapasitetsfordeling
- tjenester og avgifter

Nærmere krav til innhold og struktur fremgår av vedlegg IV til direktivet og tilhørende bestemmelser i jernbaneforskriften.

Regelverk

[Regelverk på sjt.no](#) 

Norske lover og forskrifter som gjelder jernbanesektoren er tilgjengelige gjennom SJTs nettside om regelverk.

1.3.2 Rettslig status og forpliktelser

1.3.2.1 Rettslig status

I henhold til jernbaneforskriften § 5-1 er informasjonen i Network Statement bindende for Bane NOR. Dette gjelder også vedlegg som er en del av Network Statement.

Henvisninger til andre dokumenter, nettsider eller lignende er ikke bindende.

Network Statement inneholder også henvisninger til norsk regelverk og trafikkregler fastsatt av Bane NOR. Deler av dette materialet er kun tilgjengelig på norsk. 

1.3.2.2 Forpliktelser

Bane NOR skal sørge for at informasjonen i Network Statement er korrekt. Oppdateringer etter publisering gjennomføres som beskrevet i kapittel 1.5.2.

Bane NOR har som mål å levere tjenester i tråd med beskrivelsene i Network Statement. Opplysninger om planlagte endringer etter utløpet av gyldighetsperioden er kun veiledende og ikke bindende.

Dersom Bane NOR endrer andre dokumenter det henvises til, og dette påvirker togselskapenes rettigheter eller forpliktelser, vil endringene normalt sendes på høring før de trer i kraft.

Endringer i selve Network Statement etter publisering gjennomføres i henhold til prosessen beskrevet i kapittel 1.5.2.

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 Statens jernbanetilsyn.

Dette gjelder særlig beslutninger fattet av Bane NOR, togselskaper eller virksomheter som driver serviceanlegg når det gjelder:

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

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

1.4 Struktur

1.4.1 Dokumentstruktur

RailNetEurope (RNE) har utarbeidet en felles struktur for Network Statements oppbygning og innhold (Network Statement Common Structure). Denne Network Statement er [utarbeidet](#) i henhold til Network Statement Common Structure for 2028.

Siste versjon av Network Statement Common Structure, godkjent 21. mai 2026, er tilgjengelig på [RNEs nettsider](#) .



Network Statement består av syv hoveddeler som beskriver infrastrukturen og betingelsene for å trafikere på jernbanenettet samt tilhørende vedlegg.

1 Generell informasjon

Formål, juridisk ramme og kontaktinformasjon

2 Infrastruktur

Beskrivelse av jernbanenettet og tekniske forhold

3 Tilgangsbetingelser

Krav til togselskaper og materiell for tilgang til infrastrukturen

4 Kapasitetsfordeling

Prossesser og vilkår for tildeling av ruteleier

5 Tjenester og priser

Tilgang til tjenester og gjeldende avgifter

6 Drift og trafikkstyring

Trafikkavvikling, informasjonssystemer og håndtering av avvik

7 Serviceanlegg:

Tilgjengelige serviceanlegg og tilgang til disse

[Vedleggene](#) inneholder utdypende informasjon og ressurser.

Lenker i Network Statement kan føre til både Bane NORs og eksterne nettsider og dokumenter.

1.5 Gyldighetsperiode, oppdatering og publisering

1.5.1 Gyldighetsperiode

Network Statement 2028 gjelder for søknader om kapasitet og gjennomføring av planlagt togtrafikk i ruteplanperiode R28, fra og med søndag 12. desember 2027 kl. 00:00 til og med lørdag 9. desember 2028 kl. 24:00.

1.5.2 Oppdatering

Bane NOR oppdaterer Network Statement årlig i forbindelse med publisering av ny ruteplanperiode.

I forbindelse med den årlige oppdateringen blir relevante interessenter invitert til å gi innspill til endringer i innholdet.

I tillegg ajourfører og endrer Bane NOR Network Statement ved behov, i henhold til jernbaneforskriften § 5-1 (2) siste punktum. Endringer eller tilføyelser som oppstår etter publisering, vil bli kunngjort i Endringslogg.

Endring av en offentlig regulering som er referert i Network Statement vil bli kunngjort ved tillegg til Network Statement hvis:

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

1.5.3 Publisering

Network Statement publiseres på Bane NORs nettsider og er fritt tilgjengelig for alle interesserte.

Togselskaper med avtale med Bane NOR, samt aktører som har deltatt i høringsprosessen, vil normalt bli varslet ved publisering og oppdateringer. I den forbindelse sendes dokumentet i PDF-format. PDF-versjonen er også tilgjengelig på Bane NORs nettsider.

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

1.6 Kontakter

Kontaktpunkter i Bane NOR

Generelle henvendelser

postmottak@banenor.no

Årlig kapasitetsfordeling og ad hoc-søknader

ruteplan@banenor.no

Internasjonal kapasitet (OSS)

ruteplan@banenor.no

Operativ kapasitetsfordeling

operativ.ruteplan@banenor.no

Nasjonal operativ koordinator

nok@banenor.no

Avgifter og fakturering

postmottak@banenor.no

Redaksjonen for Network Statement

Henvendelser til redaksjonen for Network Statement sendes via [eget kontaktskjema](#).

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

1.7 Samarbeid mellom infrastrukturforvaltere i Europa

1.7.1 Godskorridorer

EU-forordning 913/2010 om godskorridorer trådte i kraft i Norge 17. februar 2014. Forordningen pålegger medlemslandene å etablere internasjonale, markedsorienterte godskorridorer for å

- styrke samarbeidet mellom infrastrukturforvaltere om ruteleie, samtrafikk, systemer og utvikling
- sikre god kapasitet og punktlighet for godstog i balanse med passasjertrafikk
- fremme intermodalitet ved å inkludere terminaler i styringen av korridorene

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

Godskorridorer

[Corridor management](#)  (RNE)

For informasjon om hvordan RNE samarbeider for å gjøre godstransport på jernbane mer effektiv og samordnet mellom europeiske land.

[OSS/C-OSS](#)  (RNE)

For kontaktinformasjon (C-OSS) for hver av de ti godskorridorene.

[ScanMed Freight RFC](#) 

For informasjon om ScanMed RFC.

1.7.2 RailNetEurope og andre internasjonale fora

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

RNE vil få nye roller gjennom implementeringen av den nye kapasitetsforordningen (2026/1184/EU), som implementerer hovedtrekkene i det såkalte TTR-prosjektet. For nærmere informasjon om TTR, se Network Statement kapittel 4.9.

1.7.2.1 RNE verktøy

Path Coordination System (PCS)

PCS er et internasjonalt koordineringssystem for søknad om ruteleier for togselskap og andre søkere, infrastrukturforvaltere, tildelingsorganer og godskorridorer. 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.

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

RNE PCS Support

✉ support.pcs@rne.eu

📍 **Adresse**

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

Charging Information System (CIS)

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

Tilgang til CIS er gratis uten brukerregistrering.

RNE CIS

✉ support.cis@rne.eu

📍 **Adresse**

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



1.7.2.2 OSS

Se kapittel 1.6.2 OSS og 1.6.3 OSS, internasjonalt.

1.7.2.3 Andre internasjonale fora

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

✓ **European Rail Infrastructure Managers (EIM)**

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

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

✓ **Platform for Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME)**

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

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

✓ **European Network of Rail Infrastructure Managers (ENIM)**

I medhold av forordningen om fordeling av jernbanekapasitet (2026/1184/EU) vil det bli etablert et styrende organ, som har oppgaver definert i forordningens artikkel 59.

Se kapittel 4.9 i Network Statement for nærmere informasjon om den nye kapasitetsfordelingsprosessen.

✓ **Den internasjonale jernbaneunionen (UIC)**

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

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

✓ **Nordic Infrastructure Managers (NIM)**

Nordic Infrastructure Managers (NIM) er et løst organisert samarbeid mellom infrastrukturforvaltere og jernbanemyndigheter i de nordiske landene. Organisasjonen har et årlig møte på toppledernivå, og en del tekniske samarbeidsgrupper tilknyttet ulike konkrete temaer. Organisasjonen har ikke noe fast sekretariat eller hovedkontor, men formannskapet går på omgang blant medlemmene for ett år av gangen.



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

2 Infrastruktur

2.1 Innledning

Denne delen gir en oversikt over infrastrukturen på Bane NORs jernbanenett, samt annen tilknyttet jernbaneinfrastruktur som kan benyttes av aktører med tilgang til å trafikere nettet. Her finnes informasjon for planlegging av togproduksjon, enten som etablert togselskap eller i forbindelse med oppstart av ny virksomhet.

Fra og med ruteplanperiode R27 planlegger Bane NOR å ta i bruk RINF (Register of infrastructure) som hovedkilde for infrastrukturinformasjon i Network Statement. Network Statement 2027 og 2028 vil oppdateres i tråd med dette.

Network Statement inneholder ikke tilstrekkelig teknisk informasjon til å spesifisere, konstruere eller bygge kjøretøy som skal være kompatible med Bane NORs jernbanenett. For slik informasjon vises det til Bane NORs tekniske regelverk, eller kontakt med Bane NOR.

Informasjon om privat jernbaneinfrastruktur er inkludert i den grad Bane NOR har tilgang til den.

For mer informasjon om infrastrukturen

RINF (Register of infrastructure) – lenke kommer
Europeisk register med informasjon om jernbaneinfrastruktur og dens tekniske egenskaper.

[Teknisk regelverk](#)

Detaljert dokumentasjon om tekniske krav til infrastruktur og kjøretøy.

[Serviceanlegg.på banenor.no](#)

Oversikt over tilgjengelige serviceanlegg og sidespor samt informasjon om tilgang til disse.

[Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet \(SJN\)](#)

Operativ beskrivelse av jernbanestrekningene, inkludert lokale forhold og tekniske særbestemmelser.

2.2 Jernbanenettets omfang

2.2.1 Begrensninger

Jernbanenettets geografiske omfang og begrensninger er vist på strekningskart i [vedlegg 2.2 Jernbanenettets omfang](#).

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 **Tabell 1** under. Ingen av grenseovergangene innebærer skifte av sporvidde.

Passering av riksgrensen innebærer skifte av visuelt signalsystem.

Tabell 1: Grenseoverganger

Grensestasjon	Bane
Bjørnfell grense	Oftobanen
Storlien grense	Meråkerbanen
Charlottenberg grense	Kongsvingerbanen
Kornsjø grense	Østfoldbanen

Kontaktinformasjon

For mer informasjon om grenseoverskridende trafikk mot Sverige vises det til Trafikkverket.

Nettside: www.trafikkverket.se

For informasjon om tollmessige forhold ved internasjonal trafikk vises det til Tolletaten.

Nettside: www.toll.no

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

I Norge finnes det kun ett hovedjernbanenett, dette forvaltes av Bane NOR. Utover dette finnes det kun et begrenset antall privat eid jernbaneinfrastruktur. De private sporene som finnes er tilknyttet Bane NORs jernbanenett og omtales derfor også i Network Statement.

Når tog passerer forgreningspunkter på det norske jernbanenettet, må det tas hensyn til forhold som lasteprofil, aksellast, energiforsyningssystem og signalsystem.

For nærmere informasjon om tilknyttede spor og baner, se [vedlegg 2.2 Jernbanenettets omfang](#).

Informasjon om sidespor finnes i [oversikt over sidespor](#).

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

2.3 Nettbeskrivelse

2.3.1 Linjetopologi

Jernbanenettet er for det meste enkeltsporet. Det er etablert dobbeltspor på de fleste strekningene nærmest Oslo. Det er parallelle jernbanelinjer kun på et fåtall strekninger.

For mer informasjon, se [vedlegg 2.2 Jernbanenettets omfang](#).

2.3.2 Sporvidder

Nominell sporvidde på jernbanenettet samt tilknyttede offentlige og private spor er utelukkende 1435 millimeter.

2.3.3 Stasjoner og knutepunkter

For en samlet oversikt over stasjoner og knutepunkter på jernbanenettet, se [vedlegg 2.2 Jernbanenettets omfang](#) eller [SJN – Strekningsoversikt](#).

Informasjon om den enkelte stasjon, herunder sportabeller, sporplan og øvrige stasjonsdata, fremgår av [oversikt over stasjoner](#).

2.3.4 Lasteprofiler

Internasjonale framføringsprofiler

Bane NORs infrastruktur er kompatibel med de internasjonale referanseprofilene:

- G1
- GA
- GB

Disse profilene er definert i EN 15273-4 og benyttes for internasjonal interoperabilitet.

Nasjonale referanseprofiler

For å utnytte den tilgjengelige infrastrukturen best mulig, herunder de kurveutslagene banene er prosjektert og bygget for, er det etablert nasjonale referanseprofiler.

Bane NOR benytter **Dynamisk referanseprofil NO1** i samsvar med EN 15273-4. Profilen gjelder for alle banestrekninger med ordinær trafikk.

På enkelte utvalgte strekninger kan Bane NOR, etter forespørsel, tilby **Dynamisk referanseprofil NO2**, som benyttes blant annet for toetasjes materiell og tømmertransport.

Begge profilene må benyttes i samsvar med tilhørende beregningsregler og forutsetninger for bruk.

Nærmere informasjon om profilene og tilhørende forutsetninger fremgår av [Teknisk regelverk – Profiler og minste tverrsnitt](#).

Multipurpose vognprofil

Multipurpose vognprofilen er en statisk spesifisert tilleggsprofil med ekstra høyde. Profilen er utviklet for høye, lukkede godsvogner og kan benyttes på de strekningene og under de forutsetningene som fremgår av [vedlegg 2.3.4 Lasteprofiler](#).

Kombinerte transporter

Tillatte profiler for kombinerte transporter (Combined Transport Profile Number, CTPN) på de enkelte banestrekningene fremgår av [vedlegg 2.3.4 Lasteprofiler](#). CTPN-profilene angir hvilke semitrailere og containere som kan transporteres på de ulike strekningene.

Spesialtransport

Transporter som overskrider tilgjengelige framføringsprofiler, krever søknad om spesialtransport.

Se kapittel 4.7.1 for nærmere informasjon.

2.3.5 Vektbegrensninger

2.3.5.1 Aksellast

Informasjon om overbygningsklasse og aksellast fremgår av [SJN – Oversikt over overbygningsklasse, aksellast, metervekt og lasteprofil](#).

Nærmere informasjon om aksellast og linjelast i forhold til broers bæreevne fremgår av [Teknisk regelverk – Tillatte aksellaster og linjelaster på bruer](#).

2.3.5.2 Metervekt

Skjematisk kart som viser maksimalt tillatt metervekt i henhold til linjenes klassifisering fremgår av [SJN – Oversikt over overbygningsklasse, aksellast, metervekt og lasteprofil](#).

2.3.6 Linjestigninger og fall

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

2.3.7 Linjehastighet

I henhold til Trafikkregler for jernbanenettet er største tillatte hastighet for persontog 210 km/t og for godstog 100 km/t.

Strekningsvis oversikt over største tillatte hastighet fremgår av [SJN – Oversikt over overbygningsklasse, aksellast, metervekt og lasteprofil](#).

2.3.8 Største toglengthe

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

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

2.3.9 Energiforsyning

2.3.9.1 Spenning og frekvens

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

Banestrømforsyningen kjennetegnes av stor avstand mellom innmatingspunktene og små distribuerte omformerstasjoner.

2.3.9.2 Kjøretøykompatibilitet

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

Nærmere informasjon om krav til kjøretøyets strømforsynings- og styresystemer fremgår av [Teknisk regelverk – Onboard Power Supply and Control Systems](#).

2.3.9.3 Maksimal togstrøm

Jernbanenettet er delt inn i klasser som indikerer kapasitet for strømforsyningen. Klassifikasjonen er en avveining mellom normalt forventet kapasitet, vurdert behov for togene og praktisk operativ håndtering.

Strømforbruk

Banestrømforsyningen er inndelt i følgende kapasitetsklasser:

Tabell 2: Strømforbruk

Klasse	Maksimal togstrøm
Ikke elektrifisert	–
C1	900 A (~14 MVA)
C2	700 A (~11 MVA)
C3	450 A (~7 MVA)

Mer informasjon fremgår av kart 3 Oversikt over maksimal togstrøm/strømforbruk i [vedlegg 2.3.9 Energiforsyning og elektrifiserte linjer](#). Oppgitt strømgrense er RMS-verdi inklusive ikke-aktiv effekt (overharmoniske og reaktiv effekt).

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

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

Strøm ved regenerativ brems

Banestrømforsyningen for regenerativ bremsing er inndelt i følgende kapasitetsklasser:

Tabell 3: Regenerativ brems

Klasse	Maksimal strøm
Ikke elektrifisert	–
B1	900 A (~14 MW)
B2	700 A (~11 MW)
B3	500 A (~8 MW)
B4	300 A (~5 MW)
B5	0 A (~0 MW)

Mer informasjon fremgår av kart 4 Oversikt over maksimal togstrøm/regenerativ bremsing i [vedlegg 2.3.9 Energiforsyning og elektrifiserte linjer](#).

2.3.9.4 Kontaktledning – høyde og horisontal forskyvning

Norge har særskilte tilpasningstekster til TSI for lokomotiver og passasjervogner (TSI LOC&PAS) og for godsvogner (TSI WAG). Enkelte av tilpasningene gjelder kontaktledningssystemet og omfatter blant annet krav som tar hensyn til norske vinterforhold. Bestemmelsene er fastsatt gjennom EØS-avtalen og er gjengitt i forskrift om samtrafikkveie for jernbanesystemer på det nasjonale jernbanenettet (forskrift 23. juli 2015 nr. 913 og forskrift 17. februar 2014 nr. 188).

For å gi kjøretøyholdere og operatører et samlet og tilgjengelig grunnlag for vurdering av kjøretøyskompatibilitet med det norske kontaktledningssystemet, viser Bane NOR til to oversikter i [vedlegg 2.3.9 Energiforsyning og elektrifiserte linjer](#):

- **Kart over tillatt strømvaktar lengde** viser hvilke elektrifiserte strekninger som er kompatible med ulike pantograflengder.
- **Tabell over tekniske parametere** viser relevante krav fra TSI ENE og TSI LOC&PAS, samt hvilke verdier som gjelder for norske jernbanelinjer. Tabellen omfatter blant annet spenning og frekvens, maksimal togstrøm, krav til regenerativ bremsing, kontaktledningens geometri, kontaktkrefter og øvrige infrastrukturelle parametere.

Disse oversiktene gir en samlet framstilling av tekniske forutsetninger og **relevante TSI-relaterte parametere for** norske elektrifiserte strekninger. Høyden på kontakttråden varierer fra 4700 til 6200 mm. Deler av banenettet har høyere minsthøyde. Nærmere informasjon om dette fås ved henvendelse til Bane NOR.

Kontakttrådens avvik fra 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 strømvaktare er vist i

- [Teknisk regelverk – Fritt profil](#)
- [Teknisk regelverk – Fritt profil for strømvaktare og E-mål](#)

2.3.9.5 Kontakttrykk fra strømvaktare

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

Ved flere aktive strømvaktare 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.

- Grenseverdier for krefter mellom strømvaktare og kontakttråd er gitt i Teknisk regelverk, fagområde Kontaktledning.
- Grenseverdier for aerodynamisk utbalansering av strømvaktare er gitt i Teknisk regelverk, fagområde Rolling stock.

2.3.10 Signalsystem

Det norske jernbanenettet benytter både konvensjonelle og ERTMS-baserte signalanlegg.

De konvensjonelle, relébaserte signalanleggene omfatter:

- NSI-63
- NSB-77
- NSB-78
- NSB-84
- NSB-87

Disse anleggene er bygget opp av elektriske rel  er som ivaretar sikkerhetsfunksjoner knyttet til signaler, sporveksler, togveier og avhengigheter mellom disse.

De programvarebaserte konvensjonelle signalanleggene omfatter:

- EBILOCK 850
- EBILOCK 950 R2
- SIMIS-C
- Thales L90-5
- NSB-94

I disse anleggene ivaretas sikringsfunksjonene gjennom prosessorbaserte systemer og programvare, med tilsvarende funksjonalitet som de rel  baserte anleggene.

ERTMS-anleggene på det norske jernbanenettet er basert på EBILOCK 950 R4 og SIMIS-W. EBILOCK 950 R4 benyttes på Østfoldbanens   stre linje, mens SIMIS-W er plattformen for den videre utrullingen av ERTMS i Norge. Disse anleggene støtter ERTMS/ETCS Level 2, hvor kj  retillatelser og annen signalinformasjon overføres digitalt mellom infrastruktur og tog.

Alle signalanleggene har som hovedoppgave    sikre sikker togframføring gjennom kontroll og overvåking av signaler, sporveksler, togveier og avhengighetene mellom disse.

Strekningsvis oversikt over sikringsanlegg fremgår av [vedlegg 2.3.10 Sikringsanlegg og hastighetsoverv  kingssystemer](#).

Operative bestemmelser for bruk av signal- og sikringsanlegg fremgår av Trafikkregler for jernbanenettet (TJN).

2.3.10.1 ERTMS

ERTMS (European Rail Traffic Management System) er et digitalt signalsystem som gradvis erstatter dagens signal- og sikringsanlegg. Systemet gir kjøretillatelse direkte til f  rerer via f  rerpanelet (DMI) og erstatter hovedsignaler på strekningen.

For    trafikkere strekninger med ERTMS nivå 2 må kjøretøyet kunne kommunisere sikkert med signalanlegget. K  ret  y som skal benyttes på ERTMS-strekninger må derfor:

- være utstyrt med kompatibelt ETCS-ombordutstyr
- ha nødvendige kommunikasjonsløsninger for samvirke med ERTMS-infrastrukturen
- ha nødvendige autentiserings- og sikkerhetsmekanismer for kommunikasjon med signalanlegget
- være registrert hos Bane NOR før oppstart av trafikk

Tabell 4 viser strekninger med ERTMS, både de som allerede er i drift og de som er planlagt.

Tabell 4: Strekninger med ERTMS

Bane	Strekning	ERTMS-versjon
Østfoldbanen ��stre linje	Ski–Mysen–Sarpsborg	2.3.0d
Gjøvikbanen nord	Utkj��r Roa–Gjøvik	3.4.0

Kun togmateriell med kompatibelt ERTMS-ombordutstyr kan trafikkere strekninger der ERTMS er tatt i bruk.

Nærmere informasjon om ERTMS finnes på følgende sider:

[Togradio](#)

Registrering, kommunikasjon og tekniske krav til kommunikasjonsløsninger.

[ESC-testing](#)

Informasjon om kompatibilitetskrav og testprosessen for kjøretøy.

[ERTMS-programmet](#)

Informasjon om utrulling, opplæring, status og øvrige forhold knyttet til ERTMS.

2.3.11 Trafikkstyring

Trafikkstyringen på jernbanenettet er regulert gjennom Trafikkregler for jernbanenettet (TJN).

Nærmere informasjon om trafikkstyring fremgår av TJN kapittel 5.

Bane NOR har følgende toglederområder:

- Toglederområde øst
- Toglederområde sør-vest
- Toglederområde nord

Bane NOR benytter følgende driftsformer:

- fjernstyring
- ERTMS
- togmelding

2.3.11.1 Fjernstyrte strekninger

På fjernstyrte strekninger overvåkes og styres togtrafikken fra en trafikkstyringssentral. De fleste strekningene på det norske jernbanenettet er fjernstyrte.

Det benyttes to fjernstyrte driftsformer:

- strekninger med konvensjonell fjernstyring
- strekninger med ERTMS

Oversikt over trafikkstyringsform på de ulike strekningene fremgår av [ORV – Driftsform og deteksjonssystem](#)

2.3.11.2 Strekninger med togmelding

På enkelte strekninger benyttes fortsatt togmelding som driftsform. Trafikkavviklingen på disse strekningene skjer i samsvar med bestemmelsene i Trafikkregler for jernbanenettet (TJN).

2.3.12 Kommunikasjonssystemer

Bane NOR benytter GSM-R som sitt primære kommunikasjonssystem for kommunikasjon mellom tog og trafikkstyringssentraler, som er det primære systemet for sikker kommunikasjon på det norske jernbanenettet.

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

For mer inngående informasjon om Bane NORs kommunikasjonssystemer og deres funksjoner, se [Bane NORs nettside om Togradio](#).

2.3.13 System for automatisk hastighetsovervåkning

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

På strekninger med fjernstyring benyttes ATC (Automatic Train Control), mens det på strekninger med ERTMS benyttes ETCS (European Train Control System).

Oversikt over strekninger med ATC og ETCS fremgår av

- [vedlegg 2.3.10 Sikringsanlegg og hastighetsovervåkingssystemer](#)
- [SJN – Oversikt over strekninger med ATC og ETCS](#)

2.3.13.1 ATC

ATC (Automatic Train Control) brukes på strekninger med fjernstyring. ATC overvåker togets hastighet og kan aktivere nødbrems dersom tillatt hastighet overskrides.

ATC forekommer som:

- FATC (fullstendig hastighetsovervåkning)
- DATC (delvis hastighetsovervåkning)

Omtrent 90% av alle ATC-strekninger har DATC, og omtrent 10% har FATC.

2.3.13.2 ETCS

ETCS (European Train Control System) brukes på strekninger med ERTMS.

Tog som trafikkerer ERTMS-strekninger skal være utstyrt med kompatibelt ETCS-ombordutstyr.

2.3.13.3 Togdeteksjon

Kun tog som er kompatible med ERA/ERTMS/033281 kan benyttes på strekninger med akseltellere.

For spesifikke tekniske kompatibilitetskrav mellom tog og akseltellersystem henvises det til [TRV – Axle Counter Systems](#) og videre til TS 50238-3.

Følgende bruksbegrensninger gjelder:

Arendalsbanen

Det er en bruksbegrensning for motorvognsett type 72 som ikke tillates å benyttes på strekningen innkjør Nelaug stasjon-Arendal stasjon, ettersom togtypen ikke er kompatibel med akseltellersystemet.

Tinnosbanen

Det er en bruksbegrensning for motorvognsett type 72 som ikke tillates å benyttes på blokkstrekningen Hjuksebø-Notodden stasjon, ettersom togtypen ikke er kompatibel med akseltellersystemet

2.3.13.4 Diagnostikkdata

Bane NOR kan benytte diagnostikkdata fra kjøretøy i forbindelse med drift og vedlikehold av infrastrukturen.

Nærmere krav til datadeling fremgår av [AST Vedlegg 2](#).

2.4 Restriksjoner på trafikken

2.4.1 Jernbaneinfrastruktur til spesielle formål

Etter bestemmelsene i jernbaneforskriften § 8-8 kan deler av infrastrukturen reserveres til særskilte trafikktyper. Følgende banestrekninger er derfor begrenset for godstog:

Gardmobanen

Det er kun tillatt å framføre godstog i Romeriksporten når det er arbeider eller feil på Hovedbanen.

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

Follobanen

Det er kun tillatt å framføre godstog i Blixtunnelen når det er arbeider eller feil på Østfoldbanen.

Utfyllende informasjon fremgår av [SJN – Særbestemmelser](#).

2.4.2 Miljømessige restriksjoner

2.4.2.1 Støy

Støyrestriksjoner følger av alminnelig norsk lovgivning, særlig naboloven, forurensningsloven og plan- og bygningsloven. Grenseverdier for støy fremgår av gjeldende forskrifter.

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.

I forbindelse med at det søkes om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy vil oppfyllelse av støykrav være relevant, se kapittel 3.4.

Krav til tog med Eco-modus

Av hensyn til omgivelsene og for å redusere støy, krever Bane NOR at tog med Eco-modus aktiverer denne ved hensetting. Behov for å avvike fra kravet skal avklares med Bane NOR.

2.4.2.2 Utslipp fra toaletter

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

2.4.2.3 Miljømessige farer

Informasjon om miljømessige farer på de ulike strekningene finnes i [Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet](#).

2.4.3 Farlig gods

Restriksjoner for transport av farlig gods fremgår av kapittel 2.4.4.

2.4.4 Tunnelrestriksjoner

- Det er kun tillatt å framføre godstog i Romeriksporten når det er arbeider eller feil på Hovedbanen.
- Godstog skal ikke planlegges framført gjennom kulvert på Gardermoen stasjon i den årlige ruteplanen. Framføringen av godstog skal være til minst mulig hinder for annen togtrafikk fastsatt i ruteplanen.
- Det er kun tillatt å framføre godstog i Blixtunnelen når det er arbeider eller feil på Østfoldbanen.

Oversikt over tunneler per strekning fremgår av [vedlegg 2.4.4 Tunneler](#).

2.4.5 Brurestriksjoner

Bane NOR har to bruer med spesielle regler for togpassering: [klaffebruene](#) Skansen og [Nidelven](#), begge tilknyttet Trondheim stasjon.

- Togtrafikk har prioritet over skipstrafikk.
- Anbefalte åpningstider for skipstrafikken annonseres gjennom lokale medier.

Informasjon om åpningstider for skipstrafikk finnes på trondheimhavn.no.

2.5 Tilgjengelighet av infrastrukturen

Jernbanenettet er i utgangspunktet tilgjengelig for togtrafikk hele døgnet.

Regelmessige stengninger eller kapasitetsbegrensninger på grunn av inspeksjons-, visitasjons- og vedlikeholdsarbeider planlegges og meldes inn av Bane NOR. Slike stengninger eller begrensningene inngår i den årlige og operative kapasitetsfordelingen, og er nærmere beskrevet i kapittel 4.3 om kapasitetsfordeling ved midlertidige kapasitetsbegrensninger.

På strekninger med togmelding, hvor stasjoner bemannes av togekspeditører ved behov, kan bemanning og åpningstider tilpasses kapasitetsbehovene som meldes inn gjennom den årlige og operative kapasitetsfordelingen.

2.6 Utvikling av infrastruktur

2.6.1 Kortsiktig utvikling

Oversikt over planlagte infrastrukturtiltak og behov for sportilgang for de nærmeste fire årene, finnes på nettsiden [Banetekniske planforutsetninger på banenor.no](#).

2.6.2 Langsiktig utvikling

For oversikt over utvikling av infrastruktur på lang sikt vises det til:

- [Jernbanesektorens handlingsprogram](#) 
- [Nasjonal transportplan](#) 

2.6.3 ERTMS-programmet

ERTMS (Baseline 3, versjon 3.6.0) bygges ut trinnvis på det norske jernbanenettet.

Planlagte utrullingsdatoer og gjennomføringsplan fremgår av gjeldende [Nasjonal signalplan](#) .

3 Tilgangsbetingelser

3.1 Innledning

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

Regelverk

[Regelverk på sjt.no](https://www.sjt.no/regelverk)

Norske lover og forskrifter som gjelder jernbanesektoren er tilgjengelige gjennom SJTs nettside om regelverk.

3.1.1 Strekningsvise tilgangsbestemmelser

3.1.1.1 COTIF

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

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

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

3.1.1.2 TEN – det transeuropeiske konvensjonelle jernbanesystemet

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

- Østfoldbanen (Oslo–Moss–Kornsjø) (Del av TEN-T kjernenett)
- Vestfoldbanen (Oslo–Drammen–Skien)
- Bratsbergbanen (Nordagutu–Skien)
- Kongsvingerbanen (Oslo–Kongsvinger–Charlottenberg) (Del av TEN-T kjernenett)
- 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) (Del av TEN-T kjernenett)

3.2 Generelle tilgangsbetingelser

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

3.2.1 Betingelser for å søke om infrastrukturkapasitet

For å kunne søke om infrastrukturkapasitet i Norge, må en virksomhet oppfylle kriteriene beskrevet under:

Togselskap

Togselskap som har tillatelse til å operere på det norske jernbanenettet, forutsatt at de har både lisens og sikkerhetssertifikat for den aktuelle typen transport og strekning.

Virksomheter i prosess for godkjenning

Virksomheter som ennå ikke har fått lisens og sikkerhetssertifikat, men som er i prosessen med å få disse, kan også søke om infrastrukturkapasitet. Dette er for å sikre at de kan delta i kapasitetsfordelingsprosessen. Bane NOR kan kreve at slike virksomheter sannsynliggjør at de vil få de nødvendige tillatelser innen høringsfristen for ruteplanen, som nevnt i kapittel 4.5.

Søkere

Dette inkluderer togselskap, internasjonale sammenslutninger av togselskap, samt fysiske eller juridiske personer som har en interesse av å få tildelt infrastrukturkapasitet. Eksempler på slike søkere kan være offentlige myndigheter i henhold til forordning (EF) nr. 1370/2007, samt utskipere, speditører og operatører innenfor kombinert transport, i tråd med jernbaneforskriften § 1-7 bokstav p).

Dersom en søker som ikke er et togselskap, blir tildelt infrastrukturkapasitet, må de utpeke et togselskap som skal utføre transporten. Dette togselskapet må ha inngått, eller være i ferd med å inngå, en avtale med Bane NOR i samsvar med jernbaneforskriften § 10-1. Søker må utpeke dette togselskapet senest 30 dager før planlagt avgangstid fra utgangsstasjonen.

Det er viktig å merke seg at i henhold til jernbaneforskriften § 8-1 (2), er det forbudt å overdra tildelt kapasitet til andre eller til en annen type transporttjeneste. Når et togselskap utfører transporttjenester på vegne av en søker som ikke er et togselskap, anses dette ikke som en overdragelse i forskriftens forstand.

3.2.1.1 Adgang til å ta plass i førerrom

Personale som gjennomfører inspeksjon eller befarings på vegne av Bane NOR, skal ved behov få tilgang til førerrommet. Denne tilgangen kan likevel ikke kreves av Bane NOR hvis togselskapet, på grunn av lovkrav, forskrifter, eller interne rutiner som følger av slike krav, må avvise forespørselen.

Togselskapet skal utforme sine rutiner for adgang til førerrom på en måte som muliggjør rask avtaleinngåelse, helst innen én time før ønsket tidspunkt.

Bane NOR har ansvaret for at visitøren ikke forstyrrer lokomotivpersonalet unødvendig.

Dette kravet har to formål: å sikre at ikke mer infrastrukturkapasitet enn nødvendig reserveres for inspeksjoner og vedlikehold, samt å gi Bane NOR et realistisk inntrykk av siktforholdene som lokomotivpersonalet opplever.

3.2.1.2 Hovedbedriftsansvar

Når flere virksomheter driver aktivitet på samme område/arbeidsplass, kan disse utgjøre en arbeidsmiljørisiko for hverandre. Hver virksomhet skal sørge for at deres virksomhet er innrettet, og egne arbeidstakers arbeid organiseres og utføres, på en slik måte at også arbeidstakere i de øvrige virksomhetene er sikret et fullt forsvarlig arbeidsmiljø.

Virksomhetene som driver virksomhet på samme område, skal samarbeide for å sikre et fullt forsvarlig arbeidsmiljø. Én virksomhet, som har arbeidstakere på området, må påta seg rollen som hovedbedrift når flere virksomheter utfører arbeid på samme område. Hovedbedriften skal ha ansvaret for samordningen av de enkelte virksomheters helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid, i henhold til arbeidsmiljøloven § 2-2 og internkontrollforskriften § 6.

Valg av hovedbedrift gjøres etter en vurdering av blant annet

- hvilken virksomhet som har best oversikt over arbeidsplassen
- hvilken virksomhet som har bredest og mest varig tilknytning til arbeidsplassen

Den virksomheten som enten er stasjonær, har flest arbeidstakere på arbeidsplassen eller utfører det mest omfattende arbeidet, vil naturlig anses å være hovedbedrift.

Det skal skriftlig avtales hvilken virksomhet som har ansvar som hovedbedrift. Kommer slik avtale ikke i stand, skal dette meldes Arbeidstilsynet, som da vil avgjøre hvem som skal ha ansvar som hovedbedrift. Det skal skriftlig informeres til Bane NOR hvilken virksomhet som til enhver tid har ansvar som hovedbedrift.

3.2.2 Hvem som har tilgang til å trafikkere jernbanenettet

I henhold til jernbaneforskriften § 2-1 har togselskapene rett til å bruke jernbanenettet, men med de begrensningene som er fastsatt i denne bestemmelsen samt jernbaneforskriften § 2-2. For at et togselskap skal kunne trafikkere jernbanenettet, må det ha både lisens og sikkerhetssertifikat i henhold til lisensforskriften. I tillegg må togselskapet oppfylle alle øvrige krav som Bane NOR stiller for å få tilgang til jernbanenettet.

For å utøve tilgangsrettigheter må togselskapet være tilknyttet en bransjeforening som er anerkjent av Jernbanedirektoratet (JDIR), i henhold til jernbaneforskriften § 2-1 (4).

Tilgangen inkluderer også nødvendige transporter av kjøretøy på jernbanenettet, samt testkjøring og kjøring som er relatert til opplæring, i henhold til jernbaneforskriften § 2-1 (2).

3.2.3 Lisens

Kravet om lisens for togselskap er beskrevet i jernbaneforskriften kapittel 12. Lisensene utstedes av Statens jernbanetilsyn (SJT). For mer informasjon og kontakt, se kontakthinformatjonen nedenfor.

3.2.4 Sikkerhetssertifikat

Sikkerhetssertifikat er regulert av sikkerhetsforskriften kapittel 5. Sikkerhetssertifikater utstedes enten av European Union Agency for Railways (ERA) eller Statens jernbanetilsyn (SJT).

Kontakt Statens jernbanetilsyn

✉ post@sjt.no

📍 Adresse

Nettsted: sjt.no

3.2.5 Forsikringsplikt

I henhold til jernbaneforskriften § 12-6 må togselskapene ha tilstrekkelig forsikring eller garanti for å dekke erstatningsansvar som kan oppstå som følge av deres virksomhet. Dette inkluderer dekning for erstatningskrav ved ulykker, særlig når det gjelder passasjerer, bagasje, frakt, post eller en tredjepart. Minimumskravet for forsikringsdekning er 4500 ganger folketrygdens grunnbeløp (G) per skadetilfelle.

I tillegg til de generelle kravene, stiller Bane NOR spesifikke krav til forsikring eller garanti. Denne dekningen må være tilstrekkelig for å dekke ansvar som togselskapet og eventuelle andre som togselskapet er ansvarlig for, kan ha overfor Bane NOR. Dette inkluderer skader på infrastruktur, opprydding etter driftsuhell, rekvisisjon og berging, samt brannslukking.

Bane NOR er forsikret gjennom det private forsikringsmarkedet.

3.3 Generelle forretningsbetingelser

3.3.1 Rammeavtale

Bane NOR kan inngå rammeavtaler med søkere om bruk av jernbaneinfrastruktur over lengre tid enn én ruteplanperiode, slik jernbaneforskriften kapittel 7 og EU-forordning 2016/545 legger til rette for. Rammeavtaler må oppfylle fastsatte vilkår, og Bane NOR har en restriktiv praksis for å sikre effektiv kapasitetsutnyttelse. Nye eller endrede avtaler rapporteres til SJT innen fire uker.

Bane NOR inngår for tiden ikke nye rammeavtaler.

3.3.2 Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST)

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

Det er ikke nødvendig å inngå AST før man søker om ruter, men avtalen må være inngått for at rutene kan tildeles. Gjeldende AST kan finnes i [vedlegg 3.3.2 Avtale om sportilgang og bruk av tjenester](#), og en utskrift kan bestilles ved å kontakte Network Statement.

Kontakt Network Statement

✉ network.statement@banenor.no

Format og gyldighet

Formatet for AST kan endres, og nye avtaler kan inngås uavhengig av gyldighetsperioden for Network Statement. Det kreves ingen uavhengig godkjenning av AST.

Rettigheter og tjenester

AST gir også togselskapet rett til å benytte de tjenester som Bane NOR tilbyr, og som er omfattet av jernbaneforskriften §§ 4-2, 4-4 og 4-5. Dette inkluderer tilgang til de nevnte tjenestene. For tjenester som Bane NOR tilbyr, men som faller utenfor virkeområdet til AST og jernbaneforskriften, må det inngås særskilt avtale med Bane NOR.

For tilgang til og bruk av tjenester i andres serviceanlegg må togselskapet kontakte den som driver serviceanlegget. Tilgang til spor som Bane NOR forvalter, og som fører frem til andres serviceanlegg, er inkludert i Den minste pakken med tjenester; se beskrivelse av denne i kapittel 5.3 Den minste pakken med tjenester.

3.3.3 Krav til andre søkere enn togselskap

Søkere som ikke selv er togselskap, kan søke om infrastrukturkapasitet hos Bane NOR. Det er kravene og forutsetninger beskrevet i dette kapittelets underkapitler som gjelder.

Tema	Krav/vilkår
Hvem kan søke?	Fysiske eller juridiske personer som omfattes av definisjonen av søker i henhold til Jernbaneforskriften § 1-7 bokstav p), kan søke om infrastrukturkapasitet.
Innledende krav	Søkeren må opprette bruker i Bane NORs systemer.
Utpeking av togselskap	Søkeren skal utpeke ett eller flere togselskap som skal utføre togframføringen. Dersom flere togselskap benyttes, skal ansvaret for hvert ruteleie være tydelig fordelt. Utpeking skal skje skriftlig og senest 30 dager før togframføringen starter.
Endring av togselskap	Bytte av togselskap skal meldes skriftlig til Bane NOR minst 30 dager før endringen trer i kraft.
Avtale om sportilgang og tjenester (AST)	Det er ikke nødvendig å inngå kontrakt med Bane NOR før søknad om infrastrukturkapasitet sendes. Dersom kapasitet tildeles, må det utpekte togselskapet ha inngått en gyldig AST med Bane NOR før togframføringen starter.
Avgifter	Det utpekte togselskapet er ansvarlig for betaling av infrastrukturavgifter og øvrige jernbanerelaterte avgifter. Dersom det utpekte togselskapet ikke benytter den tildelte kapasiteten, kan reservasjonsavgift påløpe, etter jernbaneforskriften § 6-7. Hvis togselskap ikke er utpekt, overføres ansvaret til søkeren.
Solidarisk ansvar	Søkeren er solidarisk ansvarlig for krav Bane NOR måtte ha mot det utpekte togselskapet, som brudd på forpliktelser i AST eller erstatningsansvar etter alminnelige regler
Tilbakekalling av infrastrukturkapasitet	Bane NOR kan tilbakekalle tildelt kapasitet dersom søkeren ikke oppfyller - lov- eller forskriftskrav - vilkårene i AST punkt 11 (fjerde til sjuende avsnitt) - andre vilkår for kapasiteten
Tilleggsvilkår	Bane NOR kan fastsette tilleggsvilkår tilpasset den konkrete togframføringen. Eventuelle tilleggsvilkår fremgår av tildelingsbeslutningen.

3.3.4 Generelle vilkår og betingelser

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

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

3.4 Spesifikke tilgangsbetingelser

3.4.1 Innføring av rullende materiell (tillatelse til å ta i bruk)

SJT gir tillatelse til å ta i bruk kjøretøy i henhold til samtrafikkforskriften, mens de nasjonale tekniske kravene for kjøretøy er regulert av jernbanekjøretøyforskriften. For nærmere informasjon om prosessen bes man kontakt SJT direkte.

Kjøretøy som benyttes av Bane NOR – enten egne eller innleide maskiner brukt i oppdrag for Bane NOR – må i tillegg ha gyldig Bane NOR-vognkort. Dette kortet utstedes av Bane NOR og inkluderer også en Bane NOR Teknisk kontrollfrist (BN TKF).

Kontakt Statens jernbanetilsyn

✉ post@sjt.no

📍 Adresse

Nettsted: sjt.no 

3.4.1.1 Krav til utstyr i trekkaggregater

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

3.4.1.2 Togselskapenes ansvar for implementering av ERA Change Requests på strekninger med ERTMS Baseline 3

Ved innføring av forordning (EU) 2023/1695 (TSI CCS) plikter både infrastrukturforvalter og togselskapene å implementere alle ERA Change Requests (CR-er) som påvirker samtrafikk. Disse er definert i ERA-OPI/2020-2 og finnes på [ERA sine nettsider](#) .

Bane NOR implementerer alle CR-er som gjelder infrastrukturen. For hver ny strekning der ERTMS Baseline 3 tas i bruk, verifiserer et meldt organ (Notified Body – NoBo) at kravene er oppfylt.

Togselskapenes ansvar følger av forordning (EU) 2023/1695 kapittel 7.2.10.3.1. Togselskapene plikter å implementere følgende CR-er i samsvar med kravene i forordningens vedlegg B1 og B3:

- CR1267 – Acquiring list of available networks
- CR1310 – DNS/ETCS on-board communication handling
- CR5039 – Call arbitration table for cab radios
- CR5040 – MI/M misalignments in the specifications – item 2: entering/leaving SH mode
- CR5041 – Radio characteristics for EDOR
- CR5049 – PPP activation timeout
- CR5050 – Errors & inconsistencies found in FFFIS for SIM card

3.4.1.2 Gass- og røykvernutstyr på tog

For å sikre trygg evakuering av tog fra farlige områder ved brann eller gasslekkasje, anbefales det at alle tog er utstyrt med gass- og røykvernutstyr.

Persontog bør ha to sett med følgende utstyr:

- ett sett plassert på trekkaggregatet, tilgjengelig for føreren
- ett annet sett sammen med togets øvrige beredskapsutstyr, til bruk for det øvrige ombordpersonalet

I enheter med to førerrom, bør det være ett sett med gass- og røykvernutstyr i tilknytning til hvert førerrom.

3.4.2 Godkjennelsesprosess for togpersonale

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

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

3.4.3 Spesialtransporter

Spesialtransport refererer til transport av gods eller enheter som krever spesielle tiltak eller tillatelser, i henhold til definisjonen i UIC-brosjyre 502-1, artikkel 1.3. Bane NOR benytter denne UIC-definisjonen for å klassifisere spesialtransporter.

Bane NOR  beslutter om en spesialtransport kan tillates, og i så fall under hvilke betingelser den kan gjennomføres. Detaljer om hvordan spesialtransporter håndteres, inkludert prosedyrer og krav, er beskrevet nærmere i kapittel 4.7.

3.4.4 Farlig gods

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

3.4.5 Testkjøring

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

4 Kapasitetsfordeling

4.1 Innledning

Denne delen beskriver Bane NORs prosess for fordeling av kapasitet på jernbanenettet og serviceanlegg, samt behovet for sportilgang til vedlikehold, fornyelse og oppgradering av infrastrukturen. Prosessen følger kravene i jernbaneforskriftens kapittel 8, 9, 10, og vedlegg IV.

Når vi snakker om fordeling av tjenester, refererer vi til tjenestene beskrevet i kapittel 5.3 og 7.3.

Bane NOR, ved Trafikkdivisjonen og enheten Kapasitetsstyring, er ansvarlig for kapasitetsfordelingsprosessen, og beslutningene våre om fordeling av infrastrukturkapasitet er å anse som enkeltvedtak.

Med mindre annet er angitt, skal henvendelser knyttet til kapasitetsfordelingsprosessen rettes til kontaktpunktet for årlig kapasitetsfordeling og ad hoc-søknader som angitt i kapittel 1.6 Kontakter.

4.2 Generell beskrivelse av prosessen

Kapasitetsfordelingsprosessen skal bidra til en optimal utnyttelse av infrastrukturkapasiteten, hvor behovet for kapasitet/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 rettferdige og ikke-diskriminerende betingelser, og i samsvar med EØS-retten.

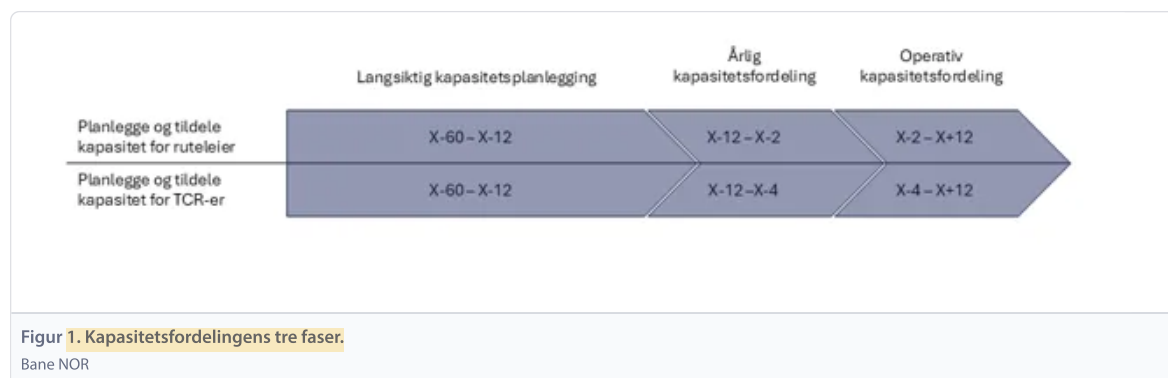
4.2.1 Kapasitetsfordelingsprosessens tre faser

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
- operativ kapasitetsfordeling

Hver fase består av delprosesser som gjentas årlig. De tre fasene er illustrert i figur 1 under og nærmere beskrevet i de øvrige kapitlene i del 4.



4.2.2 Ansvarsfordeling knyttet til kapasitetsfordeling

Nasjonale myndigheter fastsetter rammen for kapasitetsfordeling. Innenfor denne rammen, beslutter Bane NOR tildeling av infrastrukturkapasitet, herunder både fastsettelse og vurdering av tilgjengelighet og tildeling av individuelle ruteleier. Disse beslutningene er en del av infrastrukturforvalters grunnleggende funksjoner.

I henhold til jernbaneforskriften § 3-4 skal verken togselskap eller andre, direkte eller indirekte, kunne utøve avgjørende innflytelse på Bane NORs ivaretagelse av disse grunnleggende funksjonene.

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

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

4.2.2.1 Aktører involvert i kapasitetsfordelingsprosessen

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

4.2.3 Informasjon om tilgjengelig infrastrukturkapasitet

Den tilgjengelige kapasiteten i Bane NORs jernbanenett er den eksisterende infrastrukturkapasiteten som beskrevet i Strekningsbeskrivelse 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 4.3.1.2
- 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.

Bane NOR oppfordrer søkere til å legge ved et søknadsbrev som gir en generell beskrivelse av årets søknad.

4.2.4.1 Retningslinjer for søkere som ikke er togselskap

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

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

4.2.4.2 Framgangsmåte for å søke om nasjonale ruteleier

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

Samtidig med søknaden, skal det anmodes om tilhørende kapasitet i serviceanlegg og tjenester i disse, som beskrevet i kapittel 4.2.6 Tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse.

4.2.4.3 Framgangsmåte for å søke om internasjonale ruteleier

Søknader om internasjonale ruteleier skal behandles i samsvar med de prosessene som er etablert gjennom RailNetEurope (RNE) og de europeiske godskorridorene. Nærmere informasjon om internasjonalt samarbeid og godskorridorer finnes i kapittel 1.7.

For søknader om internasjonale ruteleier benyttes Path Coordination System (PCS), som er RNEs felles system for koordinering av internasjonale ruter.

Årlig fase

- Søknader om forhåndsplanlagte og internasjonale ruteleier og øvrige internasjonale ruteleier skal sendes i PCS innen fristene som fremgår av kapittel 4.5.1.9.
- Tilhørende kapasitet i serviceanlegg skal anmodes samtidig, som beskrevet i kapittel 4.2.6.

Operativ fase

- Søknader om internasjonale ruteleier i operativ fase skal søkes i henhold til gjeldende prosesser i de aktuelle landene.
- Søknader om restkapasitet på det norske jernbanenettet skal sendes i BEST-K.
- Tilhørende kapasitet i serviceanlegg skal anmodes samtidig, som beskrevet i kapittel 4.2.6.

For mer informasjon om internasjonalt samarbeid og koordinering av internasjonale ruteleier, 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-er) skal legges inn i Bane NORs system for oversikt over TCR-er (ARBIS) i henhold til fastsatte frister som er vist i kapittel 4.5.1.9 Tidsplan for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen.

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

I henhold til jernbaneforskriften § 2-3 må søkere, som ønsker å benytte infrastrukturkapasitet til persontransport uten en kontrakt om offentlig tjenesteyting, informere både infrastrukturforvalteren og markedsovervåkingsorganet. Denne informasjonen må sendes på e-post minst 18 måneder før den ruteplanen som søknaden gjelder, trer i kraft. 

Togselskap og søkere med en ny kommersiell persontransport-tjeneste skal informere Statens jernbanetilsyn (SJT) om denne på SJTs nettsider.

4.2.5 Krav til innhold i søknad

Søknaden skal utformes som et komplett forslag til rute slik at turneringen blir komplett.

Der tog skal skjøtes eller deles, skal søker opplyse om dette.

Søknad om kapasitet skal tilpasses planforutsetningene som beskrevet i kapitlene:

- 4.5.1.1 Ruteplanforutsetninger
- 4.5.1.2 Rutetekniske planforutsetninger
-  4.5.1.3 Banetekniske planforutsetninger, BTP
 - 4.3.1.2 Utpekte TCR-er
 - 4.5.1.4 Permanente kapasitetsendringer
- 4.5.1.5 Produksjonstekniske planforutsetninger
- 4.5.1.6 Forhåndsplanlagte ruteleier for godskorridoren ScanMed RFC

Bane NOR oppfordrer alle søkere til å gjøre seg kjent med relevant innhold i [«Jernbanedirektoratets standard for rutemodeller»](#) , utarbeidet av Jernbanedirektoratet, datert 19. juli 2022. Dette dokumentet gir retningslinjer for kvalitetssikring av grunnlaget for konstruksjon av ruter.

Søknaden må inneholde den minimumsinformasjon som er nødvendig for at Bane NOR skal kunne verifisere og/eller konstruere ruten.

Kravene til søknaden samt nødvendige ressurser fremgår av [vedlegg 4.2.5 Krav til innhold i søknad om infrastrukturkapasitet](#).

Dersom en søknad er feil eller mangelfull, vil Bane NOR be søker rette opp manglene innen angitt frist. Dersom manglene ikke rettes innen fristen, vil Bane NOR helt eller delvis avslå søknaden.

I henhold til jernbaneforskriften § 8-2 (3) kan Bane NOR kreve at søknadene inneholder dokumentasjon på at søker har en plan for å oppfylle planforutsetningene.

4.2.5.1 Bruk av spesielt kjøretøy

Ved bruk av spesialkjøretøy, som for eksempel demonstrasjonsmaterieill eller damplokomotiver, må søker inkludere informasjon om kjøretøyets ytelse i stigninger.

Behov for tekniske stopp underveis må spesifiseres med varigheten av hvert av disse stoppene samt den maksimale avstanden mellom dem, målt i kilometer. Eksempler på tekniske stopp kan være stopp for smøring, inspeksjon, vannfylling eller andre nødvendige tiltak.

4.2.5.2 Innfasing av nytt kjøretøy

Når et nytt kjøretøy skal settes inn i en rute, og kjøretøyets ytelse eller kapasitet er en forutsetning for at en slik rute kan kjøres, er det viktig at det foreligger en godkjenning av kjøretøyet fra SJT eller ERA, senest før ruteplanen fastlegges.

I tillegg må tekniske data være formidlet før BEST-L åpner for søknader, slik at disse er tilgjengelige når søknader legges inn.

Dersom det nye kjøretøyet er ment å erstatte et eksisterende kjøretøy i allerede etablerte ruter, anbefales det at togselskapet søker om infrastrukturkapasitet som tar hensyn til både det eksisterende og det nye kjøretøyet.

4.2.6 Tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse

Beskrivelse av serviceanleggene

Bane NORs serviceanlegg samt krav for tilgang er beskrevet i del 7 Serviceanlegg.

Krav til innhold i anmodning om kapasitet i serviceanlegg og tjenester i disse

For at driver skal kunne fordele infrastrukturkapasitet i serviceanlegg, må søknaden inneholde den nødvendige minimumsinformasjonen, som er beskrevet i tabell 2 under.

Tabell 2: Krav til innhold i anmodning om kapasitet i serviceanlegg og tjenester i disse

Type serviceanlegg ¹	Krav til innhold i anmodning
Godsterminaler	Se vedlegg 4.2.6 Anmodning om kapasitet i serviceanlegg og tjenester i disse
Havneanlegg	
Hensettingsspor	
Påfyllingsanlegg for drivstoff	
Skiftestasjoner	
Tømmerterminaler	
Vedlikeholdsanlegg/verksted	
Andre tekniske anlegg	Ikke relevant
Avlastningsanlegg	Avtales med operativ trafikkstyring etter behov
Stasjoner for passasjerer	Se vedlegg 4.2.5 Krav til innhold i søknad om infrastrukturkapasitet for informasjon om krav til søknad, herunder spor på stasjoner. Øvrige deler av stasjonen, unntatt plattformer som benyttes til av- og påstigning, er definert som serviceanlegg, men det er ikke etablert en praksis for å anmode om tilgang til denne typen serviceanlegg.

4.2.6.1 Anlegg som drives av andre enn Bane NOR

Anmodningen skal sendes til den aktuelle driveren. For mer informasjon om de ulike serviceanleggene, se kapittel 7.2.

4.2.6.2 Anlegg som drives av Bane NOR

Kapasitet til ruteleier og i serviceanlegg, henger tett sammen både fysisk og logisk, og er gjensidig avhengig av hverandre for å komplettere en rute. Derfor må kapasitetsfordeling til ruteleier og i serviceanlegg ses i sammenheng. For å få til dette må prosessene følge de samme tidsfristene.

Dette gjøres i samarbeid mellom søker, driver og infrastrukturforvalter, der

- søker er den som anmoder om tilgang
- driver² er den som tilbyr og styrer kapasiteten i serviceanlegget og/eller tjenestene som leveres i anlegget
- infrastrukturforvalter er Bane NOR som fordeler infrastruktur kapasitet i form av ruteleier

4.2.6.2.1 Prosess for tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse

Proessen er indelt i følgende faser:

- Årlig fase (X-12 – X-2)
- Operativ fase (X-2 – X+12)
- Driftsdøgn

1. Anmodning om kapasitet og tjenester

Årlig fase

- **Anmodning knyttet til et nasjonalt ruteleie:** søker legger ferdig utfylt anmodningsskjema ved søknaden om ruteleie i BEST-L.
- **Anmodning knyttet til et nasjonale ruteleie (PCS):** søker sender ferdig utfylt anmodningsskjema til tilgang@banenor.no.
- **Endring av en nasjonal/internasjonal anmodning:** søker sender ferdig utfylt anmodningsskjema til tilgang@banenor.no.

Operativ fase

- **Anmodning knyttet til et nasjonale ruteleie:** søker legger ferdig utfylt anmodningsskjema ved søknaden om ruteleie i BEST-K.
- **Internasjonale ruteleier:** søker sender ferdig utfylt anmodningsskjema til tilgang@banenor.no.
- **Endring av en nasjonal/internasjonal anmodning:** søker sender ferdig utfylt anmodningsskjema til tilgang@banenor.no.

Driftsdøgn

Søker skal avgrense anmodninger til driftskritiske kapasitetsbehov og formidle disse skriftlig til NOK.

2. Behandling av anmodningen

Dersom en anmodning er feil eller mangelfull, vil driver kontakte søker for å be om retting av manglene. Dersom manglene ikke rettes innen den fristen som driver har oppgitt, vil driver helt eller delvis avslå anmodningen.

Årlig og operativ fase

- **Koordinering av kapasitet:** driver vil samarbeide med infrastrukturforvalter med ambisjon om å kunne reservere kapasitet i serviceanlegget og tilhørende ruteleier.
- **Vurdering av alternativ kapasitet:** dersom det ikke er mulig å reservere kapasitet i henhold til anmodning og tilhørende søknad om ruteleie, vil driver involvere søker for å vurdere alternativ kapasitet i det opprinnelige anlegget, eventuelt i et annet anlegg.
- **Svarfrist:** driver vil besvare anmodning om tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse innen 20 dager regnet fra dagen etter at anmodning ble sendt.
- **Restkapasitet:** anmodninger vedlagt søknader om restkapasitet til individuelle ruteleier vil besvares så tidlig som mulig og senest innen 5 virkedager. Fristen gjelder alle typer serviceanlegg og tjenester unntatt verksteder.
- **Tilgang til verksted:** driver skal først vurdere det rullende materiellets tekniske kompatibilitet med anlegget og utstyret, og så formidle denne vurderingen til søker. Deretter skal driver svare på anmodningen så snart som mulig og senest innen 5 virkedager etter at Søker er informert om kompatibiliteten.

Driftsdøgn

- **Avgrensning av anmodninger:** driver vil kun akseptere anmodninger knyttet til driftskritiske kapasitetsbehov og beslutter svarfrister som er tilpasset tilgjengelig behandlingstid.
- **Forenklet saksbehandling:** NOK og vaktleder/togleder utfører oppgavene til driver og Infrastrukturforvalter på en forenklet måte i henhold til tilgjengelig behandlingstid.

3. Tilbud/Avslag

Alle faser

Driver skal tilby kapasitet og eventuell tilgang til tjenester når:

- søknaden og anmodningen kan imøtekommes helt
- søker har akseptert et alternativt tilbud (til opprinnelig søknad og anmodning)

Driver vil avslå anmodningen hvis:

- søker (i anmodningen, eller senere) har opplyst om at driver ikke skal vurdere akseptable alternativer, og anmodningen ikke kunne imøtekommes i koordineringsprosedyren
- hvis koordineringsprosedyren ikke fører fram, og det ikke er mulig å finne et akseptabelt alternativ, skal driver avslå anmodningen, i samsvar med serviceanleggsforordningen artikkel 13.

Ved avslag, skal driver informere søker om avslaget og be om en bekreftelse på mottatt avslag innen en oppgitt frist.

Driftsdøgn

Bane NOR forbeholder seg retten til å avslå anmodning om kapasitetsbehov som ikke er driftskritisk.

4. Søker svar på drivers tilbud/avslag

Alle faser

- **Svarfrist:** søker skal svare på drivers tilbud/avslag innen oppgitt frist.
- **Tilbakemelding på tilbud/avslag:** svaret skal informere driver om at tilbudet er akseptert eller avslått, eventuelt at et avslag er bekreftet mottatt.
- **Fravalg av alternativer:** søker kan beskrive i anmodningen at driver ikke skal vurdere alternativer til anmodet kapasitet, inkludert serviceanlegg som drives av andre enn Bane NOR.

5. Drivers oppfølging av søkers svar

Alle faser

- **Publisering av tildelt tilgang:** når søker har akseptert drivers tilbud innen oppgitt frist, skal driver publisere tildelt tilgang i Togirol.
- **Fjerning av reservert tilgang:** dersom søker har avslått drivers tilbud, og dersom søker ikke har svart innen oppgitt frist, skal driver fjerne reservert tilgang i Togirol.

4.2.7 Langsiktig kapasitetsplanlegging

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
- konsekvenser for kapasitet/robusthet ved endring av rute og/eller kjøretøy
- konsistens og fullstendighet for forventede og planlagte togtilbud
- tiltak for optimalisering av kapasitet i forbindelse med anleggsgjennomføring (faseplaner)
- konsekvenser for energiforsyning/banestrøm ved endringer i infrastruktur, rutemodeller og kjøretøy

4.2.7.1 Kapasitetsplanlegging

Bane NOR skal koordinere behovet for sportilgang for drift, vedlikehold og bygging av ny jernbaneinfrastruktur, samt togselskaps innmeldte behov for kapasitet og/eller nye typer kjøretøy.

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

Planleggingen skal starte senest 60 måneder (X-60) før oppstart av den aktuelle ruteplanperioden. Innmeldte kapasitetsbehov er ikke bindende i planleggingsfasen, men det er viktig at det er kvalitet på innmeldte kapasitetsbehov.

Det skal jevnlig avholdes dialogmøter mellom Bane NOR og søkere, samt eventuelle andre eksterne aktører, for å sikre at innspill til den årlige kapasitetsfordelingsprosessen er vurdert og har tilfredsstillende kvalitet.

4.2.7.2 Kjøretidsberegning for nye typer av kjøretøy

Ved behov for kjøretidsberegninger for nye typer materiell, kan søker anmode Bane NOR om å utføre disse beregningene. Bane NOR innehar detaljert informasjon om strekningen som skal trafikkeres, mens søkeren må oppgi spesifikke opplysninger om kjøretøyet, **inkludert**:

- traksjonsegenskaper for trekkende enhet(er)
- massefordeling mellom trekkende og ikke-trekkende aksler
- lengde på materiellet
- retardasjonsegenskaper
- hastighetsbegrensninger for materiellet

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 fastlegges én gang hvert kalenderår, og derfor gjentas kapasitetsfordelingsprosessen årlig. Årlig kapasitetsfordeling foregår etter krav gitt i lover og forskrifter, samt etter krav og retningslinjer beskrevet her i del 4.

4.2.8.1 Mulighetsstudier

Bane NOR tilbyr mulighetsstudier for søkere som ønsker informasjon om infrastrukturkapasitet basert på konkrete **beskrivelser** av kommersielle og driftsmessige **behov, inkludert innfasing av nytt kjøretøy**. For at en mulighetsstudie skal kunne gjennomføres, må **søker kontakte kontaktpunkt Kapasitetsstyring** for å avklare behovet for nødvendige **opplysninger**

Det er viktig å merke seg at en **anmodning om** mulighetsstudie ikke regnes som en formell søknad om infrastrukturkapasitet. Resultatet av en mulighetsstudie er heller ikke bindende for Bane NOR i den senere kapasitetsfordelingsprosessen. Dersom ruteleie ønskes basert på resultatene fra mulighetsstudien, må en formell søknad om dette sendes inn på vanlig måte.

Tabell 3: Faser og milepæler i årlig kapasitetsfordeling



Fase	Periode	Tidspunkt	Milepæl
Planleggingsfase: oppdatering av planforutsetninger	Oppstart	X-12	Felles oppstartmøte Felles oppstartmøte for den årlige kapasitets-fordelingsprosessen om tidsplan og forutsetninger som ligger til grunn for søknader og tildeling av infrastrukturkapasitet.
		X-10	BEST-L åpner BEST-L oppdateres med nye data og åpnes for nye søknader.
		X-10–X-9	Tidlige dialogmøter Tidlige separate dialogmøter gjennomføres konfidensielt med togselskapene.
Konstruksjonsfase: konstruksjon av ruteleier	Konstruksjon	X-8	Ordinær søknadsfrist Søknader sendes innen midnatt andre mandag i april. Eventuelle sene søknader om ruteleier blir behandlet som beskrevet i kapittel 4.5.2.
		X-8–X-5,5	Utkast til ny ruteplan Ruteleier konstrueres basert på mottatte søknader og sammenstilles til et utkast til ny ruteplan. Separate dialogmøter Hvert togselskap og JDIR inviteres til separate dialogmøter i forkant av høring.
	Høring	X-5,5–X-4,5	Høring Utkast til ny ruteplan sendes på høring. Høringsperioden varer minst én måned.
	Samordning	X-4,5–X-3,5	Vurdering av høringskommentarer Høringskommentarer vurderes, og forbereder løsninger på eventuelle konflikter.
		X-4	Separate ruteplanmøter Generelle kommentarer fra høringen gjennomgås i separate ruteplanmøter med hver av søkerne.
		X-4,5–X-3,5	Forslag til løsninger Kommentarer fra disse møtene vurderes, og forslag til løsninger på eventuelle konflikter foreslås.
		X-4	Fastlegging av grenseoverskridende kapasitet Kapasitet som påvirker grenseoverskridene trafikk fastlegges først.
	Twisteløsning	X-3,5	Twisteløsningordning Dersom en eller flere parter krever tvisteløsning, skal Bane NOR initiere Bane NORs tvisteløsningsordning.
	Fastlegging av ruteplan	X-3	Nasjonale ruteleier Nasjonale ruteleier og ruteplanen for neste ruteplanperiode fastlegges.
Tildelingsfase	Inkludering av sene søknader og kvalitetskontroll	X-3–X-2	Oppdatering og kvalitetskontroll Den fastlagte ruteplanen oppdateres med sene søknader om ruteleie. Deretter kvalitetskontrolleres den oppdaterte fastlagte ruteplanen.
	Publisering og tildeling av nasjonale og internasjonale ruteleier	X-2	Publisering og tildeling Kapasitet som påvirker nasjonal og internasjonal trafikk tildeles samtidig som ruteplanen publiseres.

4.3 Kapasitetsfordeling ved midlertidige kapasitetsbegrensninger

4.3.1 Generelle prinsipper

Jernbaneforskriftens vedlegg IV stiller krav om en prosess for konsultasjon, koordinering og publisering av kjente midlertidige kapasitetsbegrensninger. Prosessen skal være harmonisert på tvers av infrastrukturforvalterne i RailNetEurope. Bane NOR har adoptert den europeiske forkortelsen TCR («Temporary Capacity Restriction») for å beskrive disse midlertidige kapasitetsbegrensningene. I denne teksten refererer TCR-er til midlertidige kapasitetsbegrensninger.

TCR-er kan inkludere planlagt vedlikehold, store utbyggingsprosjekter eller planlagt midlertidig nedsatt kjørehastighet, og er nødvendige for å opprettholde kvaliteten på eksisterende infrastruktur og for å muliggjøre ny utbygging som møter markedets behov. Alle kjente TCR-er fra Bane NOR publiseres i systemet ARBIS, hvor søkere kan finne detaljerte opplysninger om hver TCR.

Se [Bane NORs nettside om verktøy og systemer](#) for informasjon om tilgang til ARBIS.

Under planleggingen av TCR-ene, skal søkerne konsulteres og deres innspill skal hensyntas. Bane NOR skal gi en begrunnelse for innspill som ikke tas til følge. Bane NORs planlegging av TCR-er skal gi størst mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet og begrense negative virkninger for søkerne og brukere av jernbanetjenester.

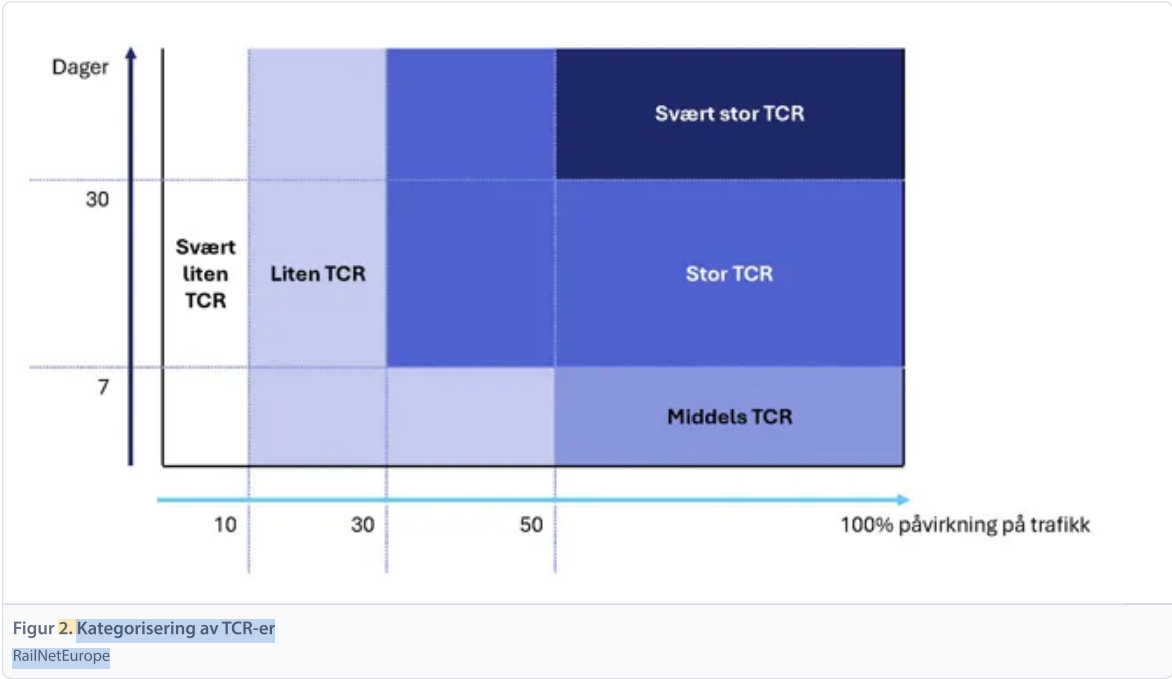
4.3.1.1 Kategorisering av TCR-er

TCR-er klassifiseres i ulike kategorier basert på to hovedfaktorer: antall sammenhengende dager og den forventede påvirkningen på trafikken. Dersom en TCR ikke passer inn i kategoriene svært stor, stor, middels eller liten, skal den klassifiseres som svært liten.

Tabell 4: Kategorisering av TCR-er

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

I henhold til Jernbaneforskriften vedlegg IV punkt 13 kan Bane NOR, i samarbeid med søkere og drivere av serviceanlegg, fastsette strengere frister og grenseverdier for kapasitetsbegrensninger enn det som fremgår av jernbaneforskriften. Flere kriterier enn de som er spesifisert i forskriften kan også benyttes etter behov.



4.3.1.2 Utpekte TCR-er

Utpekte TCR-er er en del av de banetekniske planforutsetningene (BTP) og utgjør en viktig forutsetning for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen. Togselskap må tilpasse sine søknader om infrastrukturkapasitet til disse utpekte TCR-ene. Bane NOR forbeholder seg retten til å fjerne tog som er søkt inn i en utpekt TCR.

Hvis en utpekt TCR fører til sporbrudd mellom to stasjoner eller terminaler, må søkere som vil kjøre tog mellom disse stasjonene eller terminalene søke om ruteleier på alternativ banestrekning.

For å unngå at disse TCR-ene beslaglegger mer kapasitet enn nødvendig, er det fastsatt kriterier som 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 tilhøre kategorien stor eller svært stor TCR, eller være gjentakende gjennom hele eller store deler av ruteplanperioden, eksempelvis faste vedlikeholdsvinduer.
- Det må foreligge en investeringsbeslutning for TCR-en.
- Bane NOR må ha vurdert at tidspunktet for gjennomføring av TCR-en gir størst mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet og at det er sannsynlig at den blir 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 vurdere omfanget av alle TCR-er som tilfredsstiller kriteriene, mot togselskapenes behov og tilbudsforbedringene for vareiere og reisende som TCR-ene skal føre til, og eventuelt redusere antall utpekte TCR-er hvis vurderingen tilsier det.
- Utpekte TCR-er skal besluttes av konsernledergruppen.

I den samfunnsøkonomiske vurderingen av sporbrudd vurderes:

- ulempen for de reisende gjennom økt reisetid, bytteulempe, redusert punktlighet og innstillinger
- alternativ transport – hvordan det påvirker de reisende samt kostnadene knyttet til transporten
- passasjerbortfall og tapte billettinntekter
- konsekvenser for godstog gjennom forsinkelser og innstillinger samt endring i framføringstid og eventuell overføring til vei
- eksterne virkninger som følge av overføringer eller endring av transportform
- Bane NORs driftskostnader, som endring i mannskap, maskiner og opprigging/nedrigging
- kostnader for det offentlige som blant annet endring i skattefinansieringskostnaden

Krav til samfunnsøkonomiske vurderinger av TCR-er kan imidlertid fravikes dersom Bane NOR kan dokumentere forhold som begrunner hvorfor planlagt tid for gjennomføring av TCR-en ikke kan endres. Slike forhold kan være praktisk gjennomførbarhet, avhengighet til andre TCR-er og lignende.

Tabell X nedenfor viser de TCR-ene som er definert som utpekte TCR-er og som inngår som planforutsetninger for den årlige kapasitetsfordelingen.

Tabell 5: Utpekte TCR-er for ruteplanperiode R28

ARBIS-ID	Dato/Varighet	Strekning	Prosjekt
OS02879	Hele R28	(Oslo S)–(Skøyen)	Vedlikeholdsvindu alle netter.
BB04722 BB04723 BB04724	Hele R28	(Hønefoss)–(Haugastøl)	KL-AT, daglige sporbrudd.

4.3.2 Tidspunkter og informasjon til søkere

Bane NOR publiserer informasjon om TCR-er (midlertidige kapasitetsbegrensninger) i ARBIS.



I ARBIS er TCR-ene beskrevet med følgende informasjon:

- planlagt dato for oppstart av TCR
- tidspunkt for oppstart og avslutning for hver dag av en TCR, så snart denne informasjonen er kjent
- geografisk omfang for TCR-en
- tilgjengelig kapasitet på egnede alternative strekninger, der det er aktuelt
- TCR-ens kategori: vedlikehold eller fornyelse/oppgradering – for TCR-er som inneholder elementer av begge kategoriene (vedlikehold og fornyelse/oppgradering), vil kategorien med størst omfang i tid og sted, definere TCR-en)

4.3.2.1 Punkt 16-utredninger

Når Bane NOR planlegger en svært stor TCR, kan søkere kontakte Bane NOR på felles.arbis@banenor.no med anmodning om å delta i utforming av betingelser for to alternative TCR-er. Utforming av slike alternative TCR-er kalles punkt 16-utredning.

Ved mottak av en slik anmodning, skal Bane NOR invitere alle berørte søkere til å delta.

Berørte søkere er de togselskapene som trafikkerer den aktuelle strekningen i gjeldende ruteplan og togselskap som planlegger å trafikkere denne strekningen i den berørte ruteplanperioden.

For å kunne invitere alle togselskap som kan bli berørt av en slik TCR, også de som planlegger å trafikkere den aktuelle strekningen og som Bane NOR ikke kjenner til, oppfordres alle togselskap til å følge med på publiseringer av svært store TCR-er i ARBIS, og kontakte Bane NOR på felles.arbis@banenor.no med anmodning om å delta på en punkt 16-utredning dersom man tror man kan bli berørt av den aktuelle TCR-en.

I invitasjonen, vil søkerne anmodes om å informere om ønsker og behov som vil kunne redusere uønskede konsekvenser for søkerne og deres kunder. Behovene bør formidles til Bane NOR så snart som mulig slik at disse kan hensyntas allerede i forberedelsen til konsultasjonsmøte. Søkere som ikke har anledning til å formidle behovene så tidlig, vil bli hensyntatt i konsultasjonsmøte.

Når en søker anmoder om en punkt 16-utredning, skal Bane NOR gjennomføre denne innen X-24. Denne fristen forutsetter at

- Bane NOR har publisert den svært store TCR-en i ARBIS senest ved X-34
- søker som ønsker en punkt 16-utredning, har anmodet om denne senest ved X-31

Dersom Bane NOR publiserer en svært stor TCR senere enn X-31 og før X-18, skal søker som ønsker en punkt 16-utredning, fortsatt kunne anmode om en slik utredning. En slik sen punkt 16-utredning forutsetter at søker anmoder om en slik utredning senest 40 virkedager etter at den svært store TCR-en ble publisert i ARBIS.

Bane NOR skal konsultere berørte søkere, og hensynta hvordan disse søkerne og deres kunder blir berørt og samtidig ivareta prosjektets gjennomførbarhet. Deretter skal Bane NOR beslutte hvilket alternativ som skal velges.

Hvert alternativ skal minst omfatte

- varigheten på kapasitetsbegrensningen
- tilgjengelige omkjøringsstrekninger
- tilgjengelig kapasitet på omkjøringsstrekninger
- forventede reisetider
- de forventede infrastrukturavgiftene



4.3.2.2 Tidsfrister for behandling av TCR-er

TCR-ene behandles i perioden X-60 til T-4 for persontrafikk og X-60 til T-1 for godstrafikk. Tabellen nedenfor viser relevante, overordnede frister angitt med X-n [antall måneder (n) før oppstartsdagen av en ruteplanperiode (X)] og T-n [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 levere skriftlige kommentarer direkte i ARBIS.

Når det gjelder koordinering av TCR-er, skal Bane NOR, ved behov, invitere søkere som er aktive på de berørte strekningene og de største berørte driverne av serviceanlegg til å delta i prosessen.

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

Tabell 6: Tidsfrister for behandling av TCR-er

Liten TCR	Middels TCR	Stor TCR	Svært stor TCR	Frist	
Konsultasjon og koordinering	Konsultasjon og koordinering	Konsultasjon og koordinering	Konsultasjon og koordinering	X-60 til X-24	
			Punkt 16-utredning	X-34 til X-24	
		Første publisering av kjente Svært store og Store TCR-er			X-24
		Konsultasjon og koordinering fortsetter			X-23 til X-19
		Konsultasjon og koordinering fortsetter	Avslutte koordinering	X-18	
				X-17 til X-14	
	Avslutte koordinering	Endelig konsultasjon	X-13,5		
	Endelig konsultasjon			X-13	
	Andre publisering av Svært store og Store TCR-er, samt første publisering av tidlig kjente Middels TCR-er			X-12	
	Konsultasjon og koordinering fortsetter			X-11 til X-7	
Konsultasjon og koordinering av Middels og Små TCR-er som ble kjent senest ved X-6,5		Ikke relevant for denne TCR-kategorien	Ikke relevant for denne TCR-kategorien	X-6,5 til X-5	
Publisering av Middels og Små TCR-er				X-4	
Formidle detaljert informasjon til persontog om hvordan TCR-en påvirker tilbudte ruteleier				T-4	
Formidle detaljert informasjon til persontog om hvordan TCR-en påvirker tilbudte ruteleier				T-1	

Bane NOR kan beslutte å fravike de angitte fristene i tabellen dersom spesielle omstendigheter tilsier det. Dette kan inkludere situasjoner der kapasitetsbegrensningene er nødvendige for å gjenopprette sikker togframføring, der tidspunktene for begrensningene ligger utenfor Bane NORs kontroll, eller der etterlevelse av fristene ikke vil være kostnadseffektivt eller kan føre til unødig skade på verdier.

Fravik fra fristene kan også gjøres dersom alle berørte søkere gir sitt samtykke. I slike tilfeller, samt i andre situasjoner med kapasitetsbegrensninger som ikke er dekket av tabellen over, er Bane NOR forpliktet til å konsultere søkere og større berørte drivere av serviceanlegg på en passende måte. Dette sikrer at alle relevante parter er informert og involvert i beslutningsprosessen, i samsvar med jernbaneforskriften vedlegg IV punkt 14.

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

Tabell 7 viser de konkrete datoene for planlagte aktiviteter i aktuelle ruteplanperioder.

Tabell 7: Tidsplan TCR-prosessen

Dato/periode	Langsiktig fase (X-60–X-12)	Årlig fase (X-12–X)
11.12.2026		 Strategisk dialogmøte 1 av 3 (R28) Fastleggelse av stor og svært stor TCR (R28)
11.12.2026– 26.02.2027		Høringsperiode 1 av 2 for svært liten, liten og middels TCR (R28)
26.02.2027		Siste dag for kommentarer til høyringsperiode 1 av 2 for svært liten, liten og middels TCR (R28)
02.04.2027	Strategisk dialogmøte 1 av 2 (R29–R32)	
02.04.–14.05.2027	Høringsperiode 1 av 1 for alle TCR-kategorier (R29–R32)	
14.05.2027	Siste dag for kommentarer til høyringsperiode 1 av 1 for alle TCR-kategorier (R29–R32) Siste dag for anmodning om punkt 16-utredninger (R30)	
18.06.2027		Strategisk dialogmøte 2 av 3 (R28)
05.07.–06.08.2027		Høringsperiode 2 av 2 for svært liten, liten og middels TCR (R28)
06.08.2027		Siste dag for kommentarer til høyringsperiode 2 av 2 for svært liten, liten og middels TCR (R28)
20.08.2027		Strategisk dialogmøte 3 av 3 (R28) Fastleggelse av svært liten, liten og middels TCR (R28)
27.09.–15.10.2027		Høringsperiode 1 av 1 for stor og svært stor TCR (R29)
15.10.2027		Siste dag for kommentarer til høyringsperiode 1 av 1 for stor og svært stor TCR (R29)
12.11.2027	Strategisk dialogmøte 2 av 2 (R30–R33)	
10.12.2027		  Strategisk dialogmøte 1 av 3 (R29) Fastleggelse av stor og svært stor TCR (R29)

Dersom Bane NOR blir kjent med store eller svært store TCR-er for sent til at de kan inkluderes i konsultasjonen i langsiktig fase beskrevet i tabellen over, vil disse bli håndtert gjennom direkte konsultasjon med berørte søkere via e-post og, om nødvendig, i egne møter dedikert til formålet.

Utpekte, store og svært store TCR-er vil i etterkant av fastsettelsen ved X-12 bli fulgt opp i nasjonale koordineringsmøter, for å sikre at alle involverte parter er godt informert og at nødvendige tiltak blir koordinert på en effektiv måte.

4.3.2.4 Frister for å gi detaljer om tilbudte ruteleier

I henhold til jernbaneforskriften vedlegg IV punkt 12 gjelder følgende frister for detaljer om tilbudte alternative ruteleier ved TCR-er.

Perioden X – X+3 for persontog

I perioden X – X+3 er det ikke mulig for Bane NOR å gi detaljer om tilbudte ruteleier for persontog og tomtog i henhold til fristen på fire måneder før oppstartsdagen for TCR-en (T-4). Jernbaneforskriften gir imidlertid rom for at Bane NOR og berørte søkere kan bli enige om kortere frister for å gi disse detaljene.

For å oppnå en mer forutsigbar tidsplan i perioden X – X+3, foreslår Bane NOR gjelder følgende frist: Detaljer om tilbudte ruteleier for persontog og tomtog skal gis senest en måned og 15 dager før oppstartsdagen for TCR-en (T-1,5). Dette forutsetter at togselskapet har søkt om alternative ruteleier senest to måneder før oppstartsdagen for TCR-en (T-2).

Perioden X+4 – X+12 for persontog

I perioden X+4 – X+12 vil Bane NOR gi detaljer om tilbudte ruteleier for persontog og tomtog senest fire måneder før oppstartsdagen for TCR-en (T-4). Dette forutsetter at togselskapet har søkt om alternative ruteleier senest fem måneder før oppstartsdagen for TCR-en (T-5).

Perioden X – X+12 for godstog

I perioden X – X+12 vil Bane NOR gi detaljer om tilbudte ruteleier for godstog, løsløk og kiptog senest ved T-1, forutsatt at togselskapet har søkt om alternative ruteleier senest to måneder før oppstartsdagen av TCR-en (T-2).

Andre frister

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

4.3.2.5 Kriterier for omdirigering ved svært store TCR-er

I henhold til jernbaneforskriftens vedlegg IV (17), skal Bane NOR fastsette kriterier for hvilke tog innenfor hver type togtjeneste som skal omdirigeres ved svært store TCR-er.

Kriteriene skal ta hensyn til kommersielle og operative begrensninger hos søker, med mindre diss skyldes ledelsesmessige eller organisatoriske beslutninger hos søkerne.

Togtjenestene som vurderes for persontog, er:

- fjerntog
- lokaltog
- regiontog
- regioneक्सpresstog

Togtjenester som vurderes for godstog, er:

- kombitog
- systemtog/blokkto
- vognlasttog

I tillegg, vurderes disse togtjenestene:

- løslø
- tomtog

Forutsetninger

Kriteriene kan benyttes når:

- TCR-en vurderes som svært stor
- det finnes en omkjøringsmulighet
- søker ønsker å benytte omkjøringsmuligheten
- det finnes tilstrekkelig kapasitet på omkjøringsstrekningen

Mer informasjon om omkjøringsmuligheter fremgår av kapittel 4.3.2.6.

Kriterier

Utfordringer ved å erstatte toget med annen transport

Et kriterium for omdirigering er at det er umulig eller urimelig å erstatte toget med annen transport. Kriteriet er oppfylt når konsekvensene av en eller flere av disse mulighetene er vurdert som umulig eller urimelig å:

- erstatte persontog med buss eller andre transportformer
- henvise reisende til andre tog
- omdirigere tog via alternative banestrekninger
- omlaste gods til andre transportformer
- flytte trafikken til et tidligere- eller senere tidspunkt

Tidssensitiv transport

Et annet kriterium for omdirigering er at transportene i de ulike togtjenestene er tidssensitive. Kriteriet er oppfylt når en eller flere av disse konsekvensene er vurdert som umulig eller urimelig:

- forlenget reisetid for de reisende når toget erstattes av buss eller reisende henvises til et annet **tog**
- gods kan ikke komme frem i det hele **tatt**
- forlenget transporttid for varer gjør at gods blir ødelagt eller ubrukelige eller
- transporten når ikke en viktig forbindelse for videre transport.

Jo flere kriterier som oppfylles, **desto** større er behovet for omdirigering.

4.3.2.6 Foreløpig plan for gjenværende kapasitet ved svært stor TCR

I henhold til jernbaneforskriftens vedlegg IV, punkt 17, skal Bane NOR publisere en foreløpig angivelse av gjenværende kapasitet for ulike typer togtjenester i netterklæringen sammen med kriteriene i kapittel 4.3.2.5. Dersom alle berørte søkere, herunder potensielle nye søkere, er enige om at det er uhensiktsmessig å lage en foreløpig plan for en svært stor TCR, så kan Bane NOR unnlate å utarbeide en slik plan for den aktuelle TCR-en.

Den foreløpige angivelsen av gjenværende kapasitet omtales i det følgende som den **foreløpige planen**.

Den foreløpige planen omfatter:

- søknader i den årlige fasen av kapasitetsfordelingsprosessen
- strekningen/stasjonen med den svært store TCR-en, og på eventuelle omkjøringsstrekninger
- maksimalt én ruteplanperiode
- perioden den svært store TCR-en varer, dersom det finnes omkjøringsmuligheter
- eventuelle perioder med enkeltsporet drift på strekningen med den svært store TCR-en, dersom det ikke finnes omkjøringsmuligheter

Den foreløpige planen skal **bidra til at tilgjengelig kapasitet fordeles på en måte som ivaretar transportbehovet bet mulig når kapasiteten er redusert.**

For beregningen av antall tog det er plass til i den foreløpige planen, benyttes gjeldende ruteplan som viser trafikkvolumet per togtjeneste som trafikkerer den aktuelle strekningen/stasjonen/terminalen, supplert med kunnskap om eventuelle forventede endringer i trafikkutviklingen.

Den foreløpige planen **omfatter ikke:**

- perioder der strekningen med den svært store TCR-en er helt stengt (sporbrudd) og det ikke finnes omkjøringsmuligheter
- kortvarige muligheter for gjennomkjøring gjennom TCR-området, med mindre disse er kjent ved første publisering av den svært store TCR-en, ved X-24
- vending inne på strekningen med den svært store TCR-en – i situasjoner hvor TCR-en kun dekker en del av en strekning og søkere ønsker å vende på en stasjon som ikke inngår i TCR-en

Prosess for foreløpig planlegging av gjenværende kapasitet ved svært stor TCR

Perioden X-22 – X-16

Bane NOR skal konsultere søkerne og lage den foreløpige planen som anbefaler hvordan gjenværende kapasitet kan fordeles per togtjeneste.

Planen utarbeides i samråd med søkerne, samtidig som kriteriene i kapittel 4.3.2.5 kan benyttes.

For at planen i størst mulig grad skal dekke transportbehovet, kan gjenværende kapasitet fordeles ulikt gjennom døgnet og uken.

Planen skal utformes som en foreløpig fordeling av kapasitet per togtjeneste.

Bane NOR skal forsøke å oppnå enighet blant søkerne om planen. Dersom enighet ikke oppnås, skal Bane NOR hensynta søkernes behov så langt som mulig og beslutte den foreløpige planen basert **på** hvilke togtjenester som oppfyller flest av kriteriene i kapittel 4.3.2.5.

Perioden X-16–X-12

Bane NORs foreløpige plan for R28 er publisert i [vedlegg 4.3.2.6 Foreløpig plan for gjenværende kapasitet ved svært stor TCR i R28](#).

Perioden X-12–X-2

Bane NOR oppfordrer søkerne til å søke om ruteleier i tråd med den foreløpige planen.

Dersom flere søker på samme kapasitet som vist i den foreløpige planen, vil konflikten løses som øvrige konflikter i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen.

4.3.3 Planlegging og tilrettelegging for alternativ transport

Henvelender og søknader nevnt i dette kapittelet skal sendes til kontaktpunktet Kundelogistikk, se kapittel 1.6 Kontakter.

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

Togselskapene skal melde inn kjente behov for tilrettelegging for den kommende ruteplanperioden innen fristen for innspill til den andre høringsrunden for midlertidige kapasitetsbegrensninger (TCR-er). Innmelding skjer via et eget skjema som knyttes til aktuell ARBIS-ID og sendes til Bane NOR.

Bane NOR utfører tildeling av holdeplasser og kapasitet til all busskjøring ved Oslo S spor 19 i Trelastgata samt i Lensmannsli ved Asker. Søker som ønsker fast overgang mellom tog og buss ved disse stasjonene må også søke om kapasitet til bussene. Søknad skal sendes innen fristen for innspill til andre høringsrunde av midlertidige kapasitetsbegrensninger (TCR-er).

Nye eller endrede behov for tilrettelegging på stasjonene skal meldes inn fortløpende og senest tre måneder før avviket starter. Dette gjelder behov som enten:

- oppstår i løpet av ruteplanperioden
- ikke var kjent ved den andre høringsrunden av TCR-er

Bane NOR skal distribuere planer for alternativ transport ved planlagte brudd senest 21 dager før bruddet. Planene skal fastsettes senest syv dager før bruddet starter.

Når flere togselskap gjennomfører alternativ transport samtidig på en stasjon, tildeler Bane NOR kapasitet og arealer samt utfører trafikkstyringen for buss/taxi på stasjonen. Togselskapene skal melde inn sine planlagte kjøretraséer senest 21 dager før avviket starter.

4.4 Virkninger av rammeavtaler

For ytterligere informasjon om rammeavtaler, se kapittel 3.3.1 Rammeavtaler.

4.5 Kapasitetsfordelingsprosessen

Kapasitetsfordelingsprosessen er regulert av kapittel 8, 9, 10 og vedlegg IV i jernbaneforskriften.

De ulike fristene knyttet til den årlige kapasitetsfordelingsprosessen er beskrevet i kapittel 4.5.1.9. Disse fristene er i stor grad tilpasset RailNetEurope-kalenderen.

4.5.1 Årlig kapasitetsfordeling

Generelt skal overgangen til en ny ruteplan skje natt til søndag etter den andre lørdagen i desember. Dersom en overgang eller justering finner sted etter vinteren, spesielt for å imøtekomme eventuelle endringer i ruteplaner for regional passasjertrafikk, skal dette skje ved midnatt den andre lørdagen i juni. Ved behov kan overgangen også finne sted på andre tidspunkter mellom disse datoene. Infrastrukturforvalterne kan avtale alternative datoer, og dersom internasjonal trafikk kan bli berørt, skal EFTAs overvåkningsorgan underrettes.

Ruteplanperiode R28 gjelder fra søndag 12. desember 2027 til og med lørdag 9. desember 2028. Ruteplanen omfatter tildelte ruteleier og tjenester samt fastlagte planer for arbeid i spor.

For å sikre at ruteplanen kan gjennomføres som planlagt, kan Bane NOR justere omsøkte ruteleier basert på produksjons- og rutetekniske planforutsetninger og/eller prinsipper for kapasitetsfordeling. Slike justeringer gjennomføres i dialog med berørte søkere.

Milepæler, inkludert aktiviteter og tidsfrister, finnes i kapittel 4.5.1.9 Tidsplan for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen. Søkere og infrastrukturforvalter vil motta denne informasjonen før planprosessen start.

Søkere inviteres til et oppstartsmøte for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen. I møtet presenterer Bane NOR blant annet de endelige ruteplanforutsetningene for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen.

4.5.1.1 Ruteplanforutsetninger

Ruteplanforutsetningene er nøkkelfaktorer som søkerne må ta hensyn til når de søker om infrastrukturkapasitet. Disse forutsetningene består av fire hovedelementer: rutetekniske, banetekniske og produksjonstekniske planforutsetninger, samt forhåndsplanlagte ruteleier for godskorridoren ScanMed RFC.

4.5.1.2 Rutetekniske planforutsetninger

Rutetekniske planforutsetninger utgjør en del av de overordnede ruteplanforutsetningene og er basert på følgende:

Teoretiske **kjøretidsberegninger** gjøres basert på kjøretøyets spesifikasjoner, største tillatte hastighet, og den største forekommende togstørrelsen for det bestilte toget. Det legges til et grunntillegg på 4 %.

- **Bestilt stoppmønster:** inkluderer stasjonsopphold samt tillegg for akselerasjon og retardasjon.
- **Tillegg for rutetekniske stopp:** omfatter stopp for kryssinger, kjøring i avvikespor, og andre nødvendige justeringer.
- **Særtillegg for infrastrukturforhold:** inkluderer nedsatt hastighet over en strekning eller stasjon som gjelder for store deler av en ruteplanperiode, og som må tas hensyn til ved konstruksjon av ruter.
- **Nedsatt hastighet på stasjoner med enkelt innkjørsignal:** **hastigheten** settes til 40 km/t.

For å optimalisere kapasitetsutnyttelsen over driftsdøgnet, vil Bane NOR anvende følgende prinsipper:

Oslo S–Lysaker

Maksimalt 22 tog per time per retning i grunnplanen, med en økning til 24 tog per time per retning i rushtidsperiodene. Maksimalt syv tog kan kjøre i sekvens med to minutter togfølgetid.

Kongsvinger stasjon

For tog som har Kongsvinger som utgangs- eller endestasjon, og som trenger å utføre operasjoner som lokbytte, vending til/fra Solørbanen, inn-/utsett av vogner eller andre skiftebevegelser, er det en begrensning på 600 meter.

Grenseoverskridende trafikk

For grenseoverskridende trafikk der kjøredager fjernes av Trafikverket, forbeholder Bane NOR seg retten til å fjerne tilsvarende kjøredager.

Forslag til alternativt ruteleie

Dersom søkt rute ikke kan imøtekommes, vil Bane NOR i konstruksjonsfasen kun vurdere alternative ruteleier +/- én time fra utgangsstasjon. Dersom ruteleie ønskes på andre tider enn dette må det sendes egen søknad i LPR.

Parkering av tog

Som hovedregel tillates ikke parkering i togspor på stasjoner i forbindelse med kapasitetsfordeling. Det kan gjøres unntak dersom Kapasitetsstyring har vurdert at det er tilstrekkelig kapasitet.

Vending av tog

Som hovedregel tillates ikke vending av tog på to-spors stasjoner i forbindelse med kapasitetsfordeling. Det kan gjøres unntak dersom Kapasitetsstyring har vurdert at det er tilstrekkelig kapasitet.

4.5.1.3 Banetekniske planforutsetninger, BTP

Banetekniske planforutsetninger omfatter den eksisterende **infrastrukturen**, oppdatert med permanente kapasitetsendringer og utpekte midlertidige kapasitetsbegrensninger. Disse begrensningene blir publisert som planforutsetninger for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen.

De banetekniske planforutsetningene for R28 er:

- Eksisterende infrastruktur: detaljert i Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet (SJN)
- Permanente kapasitetsendringer: beskrevet i kapittel 4.5.1.4
- Utpekte midlertidige kapasitetsbegrensninger: beskrevet i kapittel 4.3.1.1

4.5.1.4 Permanente kapasitetsendringer

Permanente kapasitetsendringer refererer til varige endringer i den tilgjengelige infrastrukturen, som for eksempel etablering av nye spor eller fjerning av eksisterende sidespor.

Permanente kapasitetsendringer som er lagt til grunn for R28, er beskrevet i tabell 8 og 9.

Tabell 8: Ny infrastruktur, kapasitetsøkende tiltak

ARBIS-ID	Stasjon/Strekning	Tiltak
DOB03253	Stange	Spor 2 tilgjengelig.
DOB05625	Melhus	Ny driftssituasjon.
OB05625	Stjørdal	Ny driftssituasjon.
NB05827	(Skatval)–(Langstein)	Ny stasjon (Alstad).

Tabell 9: Fjernet infrastruktur, kapasitetsreduserende tiltak

ARBIS-ID	Stasjon/Strekning	Tiltak
DOB058	Selsbakk	Stasjonen stengt for passasjerutveksling grunnet endret sporlengde.
DOB0571	Støren	Spor 3 stenges permanent.
NB05739	Steinkjer	Spor 3 stenges permanent.

4.5.1.5 Produksjonstekniske planforutsetninger

Produksjonstekniske planforutsetninger omfatter egenskaper ved kjøretøy. Eksempelvis trekraft, togvekt, lengde, krengningsfunksjon, med flere. Disse forutsetningene, samt øvrige forhold av betydning for kjøretøyets etterlevelse av omsøkte ruteleier, skal baseres på erfarte data. Flere av disse forutsetningene er kjent i forkant av kapasitetsfordelingen, og de øvrige blir fastsatt som en følge av kapasitetsfordelingen.

4.5.1.6 Forhåndsplanlagte ruteleier for godskorridoren ScanMed RFC

Forhåndsplanlagte ruteleier, kjent som Pre-Arranged Paths (PaPs), skal publiseres senest elleve måneder før ruteplanperioden starter. Disse ruteleiene gjelder for godskorridoren ScanMed RFC og blir tilgjengelige på [korridorens nettside](#) samt i søknads- og koordineringsverktøyet PCS.

De forhåndsplanlagte ruteleiene (PaPs) er spesielt tilrettelagt for internasjonal godstrafikk i den årlige ruteplanen og utarbeides av infrastrukturforvalteren i samarbeid med korridororganisasjonen, basert på en grundig analyse av transportmarkedet. Søknad om og tildeling av denne kapasiteten skjer direkte gjennom korridorens C-OSS-funksjon.

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

Dette er i samsvar med forskrift om gjennomføring av forordning (EU) nr. 913/2010 om et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig godstransport (FOR-2014-02-17-190).

4.5.1.7 Utkast til ruteplan

Bane NOR mottar søknader om ruteleier, planer for arbeid i spor, og tjenester, både nasjonalt og internasjonalt. Disse søknadene danner grunnlaget for å utarbeide et utkast til ruteplan.

Utkastet til ruteplan er et foreløpig resultat av kapasitetsfordelingsprosessen, og inneholder kapasitetsbeskrivelse og oversikt over søkte tog med eventuelle kommentarer.

Kapasitetsbeskrivelse innebærer

- strekningskapasitet (grafisk rute)
- sporkapasitet, inkludert tildelt kapasitet for hensetting av kjøretøy i driftspauser
- terminalkapasitet

Oversikt over søkte tog med eventuelle kommentarer kan inkludere

- avvisning av søkt infrastrukturkapasitet (med begrunnelse)
- begrensninger (tonnasje/lengde)
- oppholdstider for personalbytte eller laste- og lossetider
- beskrivelse av eventuelle konflikter

Før utkastet til ruteplan publiseres, blir kapasitet for grensepasserende tog koordinert.

4.5.1.8 Retningslinjer for kommentarer til utkast til ruteplan

Retningslinjene i dette kapitlet er utformet for å veilede søkere om hvordan de bør formulere sine høringskommentarer, slik at de er tilstrekkelig konkrete og kan vurderes effektivt. **Søkerne** bes om å gi tilbakemelding, enten i form av høringskommentarer eller ved å gi tilbakemelding om at søker ikke har noen kommentarer til utkastet.

- **Generelle kommentarer:**  verordnede tilbakemeldinger på forslaget.
- **Kommentarer:** **når** et forslag avviker fra det som er søkt om, kan det gis kommentarer. Disse kan være rettet mot et bestemt punkt i togruten eller hele togruten. Slike kommentarer kan **omfatte**:
 - brutt forbindelse
 - avvikende avgangs- og ankomststasjoner
 - avgangs-/ankomsttider som ikke samsvarer med det som ble søkt om
 - kjøretid
- **Innspill som ikke anses som kommentarer:** **innspill** som faller utenfor kategorien "kommentarer" blir behandlet som restkapasitet og inkluderes i den fastlagte ruteplanen så langt det er mulig. Dette **inkluderer**:
 - endringer til den opprinnelige søknaden
 - nye tog som ikke var inkludert i den opprinnelige søknaden
 - endringer av avgangs- og ankomststasjoner
 - økt vekt, lengde, eller endring av kjøretøy som påvirker det konstruerte ruteleiet
 - tillegg av kjøredager (med unntak av kvalitetssikring av kjøredager)
 - ønske om endring av omsøkte tider

Søkere som ønsker å trekke tilbake omsøkt infrastrukturkapasitet før ruteplanen fastlegges, kan gjøre dette ved å sende e-post til **kontaktpunkt Kapasitetsstyring** som angitt i kapittel 1.6.

Hvis høringskommentarene resulterer i en interessekonflikt, vil Bane NOR initiere en samordningsprosess.

4.5.1.9 Tidsplan for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen

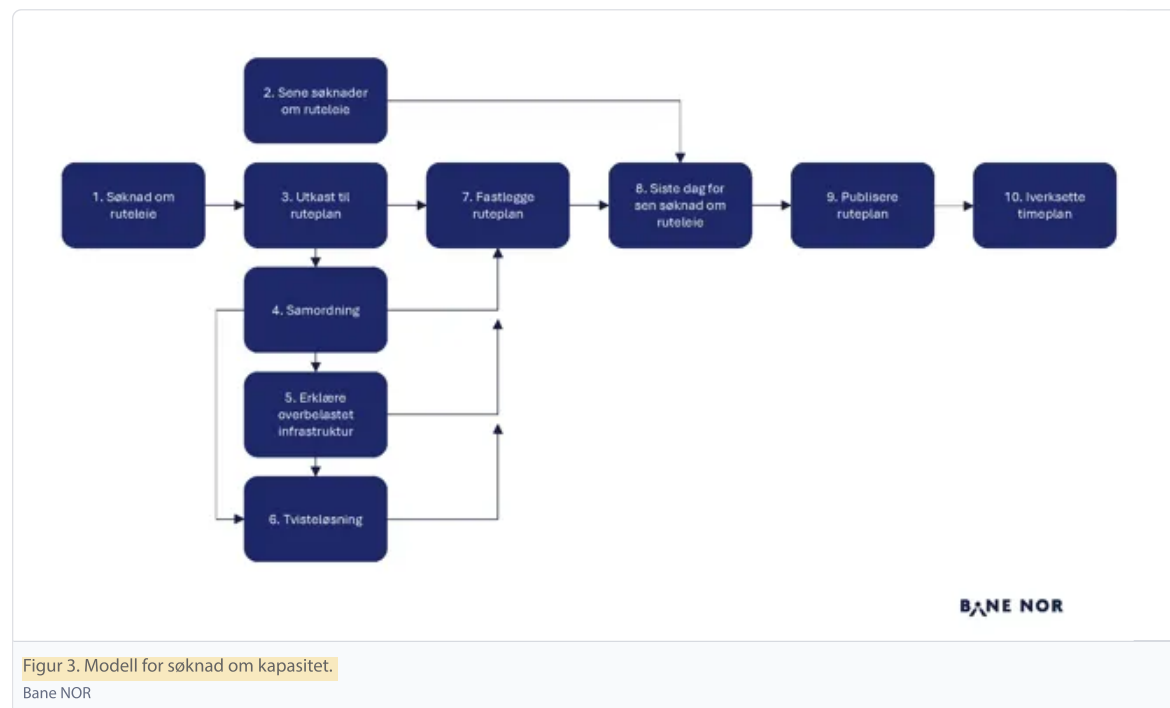
Tidsplanen i tabell 10 må sees i sammenheng med tidsplan for behandling av TCR-er i kapittel 4.3.2.2.

Tabell 10: Tidsplan for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen

Referanse	FOM	TOM	Hendelse
	14.09.2026	15.02.2027	Anmodning om mulighetsstudier Første og siste dag for anmodning om mulighetsstudier for R28
		10.12.2026	Oppstartsmøte R28 Oppstartsmøter for R28 med søkere for informasjon og dialog om kommende ruteplanperiode.
	13.12.2026		Ruteplan R27 iverksettes
1	11.01.2027	12.04.2027	Søkeperiode for infrastrukturkapasitet Første og siste dag i søkeperiode for infrastrukturkapasitet for R28
		11.01.2027	Publisering av PaPs Publisering av forhåndsplanlagte ruteleier (PaPs) for R28
	01.02.2027	05.02.2027	Tidlige dialogmøter Tidlige og separate dialogmøter med togselskapene.
1	08.02.2027		Best-L åpner Første dag for søknader om ruteleier.
		15.03.2027	Svar på mulighetsstudier Frist på svar fra Bane NOR på mulighetsstudier for R28
2	13.04.2027		Sene søknader Første dag for sene søknader om ruteleie for R28
	07.06.2027	11.06.2027	Dialogmøter Dialogmøter før høring R28 med søkere og JDIR før utkast til ruteplan
3		05.07.2027	Utkast til ruteplan Utkast til ruteplan publiseres
	05.07.2027	06.08.2027	Høring av utkast til ruteplan R28 Høringsperiode for utkast til ruteplan
		06.08.2027	Høringskommentarer til R28 Høringskommentarer til utkast til ruteplan for R28 sendes til Bane NOR innen klokken 09.00.
4	09.08.2027	03.09.2027	Samordningsperiode Første og siste dag for samordning.
	16.08.2027	20.08.2027	Dialogmøter etter høring Dialogmøter etter høring av utkast til ruteplan R28 med søkere for gjennomgang av høringskommentarer.
		23.08.2027	Fastlegging av internasjonal trafikk Fastlegging av internasjonal trafikk inkluderer - forhåndsplanlagte ruteleier (PaPs) og terminaltider for internasjonal godstrafikk - nasjonale ruteleier som matetrafikk til/fra PaPs. Bane NOR låser ruteplanen for endringer av internasjonal trafikk klokken 09.00.
		03.09.2027	Krav om tvisteløsning Siste dag for å fremsette krav om tvisteløsning.
6	06.09.2027	17.09.2027	Tvisteløsningsperiode Første og siste dag av tvisteløsningsperioden.
		24.09.2028 innen klokken 09.00	Tilbaketrekking av søkt kapasitet Siste dag for tilbaketrekking av søkt infrastrukturkapasitet uten reservasjonsavgift
7		24.09.2028 klokken 09.00	Ruteplan R28 fastlegges
8		24.08.2027 innen klokken 09.00	Sene søknader Siste dag for sene søknader om ruteleie for R28
	28.09.27		Svar på sene søknader Første dag for svar på sene søknader om infrastrukturkapasitet or R27.
9		11.10.2027	Ruteplan R28 publiseres
	12.10.2027		Søknad om ad hoc ruteleier Første dag for søknad om ad hoc ruteleier for ruteplanperiode R28.
		12.11.2027	Valg av togselskap Siste dag for søkere, som ikke er togselskap, å informere Bane NOR om hvilket togselska som skal kjøre deres ruter.
10		12.12.2027	Ruteplan R28 iverksettes

Modell for søknader om kapasitet

Figur 3 viser hovedflyten i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen, fra mottak av søknader om ruteleier til publisering og iverksetting av ny ruteplan. Prosessen omfatter søknadsbehandling, utarbeidelse av ruteplanutkast, samordning, eventuell behandling av overbelastet infrastruktur og tvisteløsning, før ruteplanen fastlegges, publiseres og tas i bruk.



Figur 3. Modell for søknad om kapasitet.

Bane NOR

1. Søknad om ruteleie

Det første steget der operatører eller andre interessenter formelt sender inn en søknad om å bruke jernbanesporet til en bestemt tid. Søknaden må inneholde nødvendig dokumentasjon og oppfylle fastsatte tidsfrister.

2. Sen søknad om ruteleie

Dersom en søknad kommer sent, må den håndteres annerledes. Dette trinnet tar for seg sene søknader og hvordan de blir behandlet i henhold til gjeldende regelverk.

3. Utkast til ruteplan

Før den endelige ruteplanen fastlegges, utarbeides et utkast. Dette inkluderer tidspunkter for avganger og ankomster, samt eventuelle stopp underveis. Utkastet blir nøye vurdert for å sikre at det er i tråd med kapasitetsbehov og infrastrukturtilgjengelighet.

4. Samordning

Dette trinnet handler om å koordinere ulike togoperatørers ruter for å unngå konflikter og optimalisere kapasitetsutnyttelsen.

5. Overbelastet infrastruktur

Dersom Bane NORs forslag til samordning ikke er samstemt av partene, og dersom det kan forventes kapasitetsmangel i nær framtid, skal strekningen(e) erklæres for overbelastet. I slike tilfeller, skal Bane NOR gjennomføre en kapasitetsanalyse og en påfølgende kapasitetsforbedringsplan **fårfor** å definere tiltak som på kort og mellomlang sikt evner å fjerne overbelastningen.

6. Tvisteløsning

Dersom en søker krever en tvisteløsning, skal Bane NOR iverksette denne, og treffe en beslutning innen 10 virkedager.

7. Fastlagt ruteplan

Fastlagt ruteplan er beskrevet i kapittel 4.5.6. Når alle hensyn er tatt, blir den endelige ruteplanen låst for kommentarer og endringer, inkludert tilbaketrekking av kapasitet, knyttet til søknader som er sendt innen ordinær søknadsfrist. Dette er den offisielle planen som operatørene følger.

8. Siste dag for sen søknad om ruteleie

Før en sen søknad om ruteleie godkjennes, gjennomgås den nøye for å sikre at den ikke forstyrr eksisterende planer. Dette trinnet er viktig for å opprettholde en effektiv og pålitelig togtrafikk.

9. Publisert ruteplan

Publisert ruteplan er beskrevet i kapittel 4.5.7. Hvis det oppstår endringer etter at ruteplanen er fastlagt, blir den oppdatert for publisering for alle involverte parter. Dette sikrer at alle har tilgang til den mest aktuelle informasjonen.

10. Iverksatt ruteplan

Ny ruteplan blir iverksatt natt til søndag etter den andre lørdagen i desember.

4.5.2 Sene søknader om ruteleie i årlig kapasitetsfordeling

I henhold til jernbaneforskriften, vedlegg IV, punkt 3 og 6, kan søkere sende inn søknader om ruteleie etter den ordinære fristen og fram til klokken 09:00 på dagen for fastleggelse av ruteplanen. Disse søknadene omtales som sene søknader, eller Late Path Requests (LPR).

Ettersom Trafikverket og Bane NOR har ulike tidsplaner for behandling av sene søknader, og for at Bane NOR skal få tid til å gi detaljene om tildelte ruteleier, som beskrevet i kapittel 4.3.2.3, ber Bane NOR søkerne om ikke å benytte sene søknader for grenseoverskridende tog.

Informasjon om søkeperioden for sene søknader og forventet svarfrist er beskrevet i tidsplanen i kapittel 4.5.1.9.

Krav til innhold i sene søknader er de samme som for søknader sendt innen den ordinære fristen; se kapittel 4.2.5 for informasjon om krav til innhold. Sene søknader om ruteleier skal sendes i BEST-L. 

Behandlingen av sene søknader skjer i den rekkefølge de mottas, og starter tidligst dagen etter at ruteplanen er fastlagt. Bane NOR utarbeider rutforslag for sene søknader. Dersom søker ikke aksepterer dette forslaget skriftlig, vil søknaden bli kansellert.

Ved behandling av sene søknader kan det bli nødvendig å justere allerede tildelte **ruteleier for å kunne tilby et nytt rutforslag**. Eventuelle endringer i allerede tildelte ruteleier må godkjennes av de berørte søkerne.

Behandlingen av sene søknader avsluttes slik at kapasitet tildelt gjennom sene søknader kan inkluderes i den fastlagte ruteplanen før ruteplanen publiseres. Dermed er kapasitet tildelt etter sene søknader inkludert når ruteplanen åpnes for ad hoc-søknader. Den formelle rutetildelingen er bindende og håndteres på samme måte som tildelte ruteleier som er søkt innen den ordinære fristen, i henhold til tidsplanen beskrevet i kapittel 4.5.1.9.

4.5.3. Fordeling av restkapasitet (ad hoc søknader)

4.5.3.1 Fordeling av restkapasitet i operativ fase (X-2 – X+12)

Informasjon om tilgjengelig restkapasitet

I henhold til jernbaneforskriften § 8-7 skal Bane NOR informere om tilgjengelig restkapasitet i den gjeldende ruteplanen og gjøre denne informasjonen tilgjengelig for søkerne. Dette skjer ved publisering av rutegrafer for årlig ruteplan og daglige rutegrafer 60 dager frem i tid for gjeldende ruteplanperiode, på Bane NORs nettside.

Varsel om store og/eller kompliserte søknader

For store og/eller kompliserte søknader, er det viktig å avtale spesielle frister med Bane NOR. Togselskap anbefales å varsle Bane NOR om slike søknader i god tid, selv om ikke alle detaljer er på plass. Mottatte varsler om store og/eller kompliserte søknader vil få samme prioritet som ad hoc-søknader ved fordeling av restkapasitet.

Frister for søknad om spesialtransporter er beskrevet i kapittel 4.7.1.1 Frister for søknad om spesialtransporter.

Når det sendes et varsel om ad hoc-søknad om infrastrukturkapasitet, bør følgende opplysninger inkluderes:

- forventet dato eller datoer for togkjøring
- togslag
- strekning(er) som toget/togene skal kjøre
- behov for hensetting/parkering av kjøretøy

Søke om restkapasitet i operativ fase

Søknader om restkapasitet til ruteleier og TCR-er i gjeldende ruteplanperiode, skal sendes via BEST-K. Samtidig med søknaden og restkapasitet til ruteleie, skal det anmodes om tilhørende kapasitet i serviceanlegg og tjenester i disse. Hvordan søker skal anmode, og hvordan slike anmodninger blir behandlet, er beskrevet i kapittel 4.2.6 Tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse.

Krav til innhold i søknad om restkapasitet til ruteleier, er de samme som for søknad om kapasitet i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen. For mer informasjon om krav til innhold i søknad, se kapittel 4.2.5 Søknad om infrastrukturkapasitet.

Ruteplanforutsetningene er beskrevet i kapitlene 4.5.1.1–4.5.1.6. For ytterligere informasjon om forutsetningene som gjelder for den gjeldende ruteplanen, kan søker kontakte Bane NOR.

Tabell 11: Hvordan søke om restkapasitet

Slik søker du	Frist	Hvem behandler søknaden?
Når behovet for restkapasitet for ruteleie er kjent, skal togselskap og infrastrukturforvalter søke om denne kapasiteten i BEST-K.	Før kl. 12:00 dagen før endringen skal iverksettes.	Operativ ruteplanlegger

Bane NORs behandling av søknad om restkapasitet

Bane NOR behandler søknader om restkapasitet til ruteleier, TCR-er og varige endringer av den fastlagte ruteplanen, inkludert detaljering av og iverksettelse av og iverksettelse av slike endringer.



- For å kunne svare raskt på søknader om restkapasitet, vil Bane NOR vurdere behovet for restkapasitet innenfor rammen av den fastlagte ruteplanen. Dette inkluderer også søknader om restkapasitet på overbelastet infrastruktur.
- Søknader som mottas mindre enn fem virkedager før ønsket kjøredag kan medføre at behandling kan ferdigstilles i tide, og at kapasiteten derfor ikke kan tildeles.
- Søknader behandles i den rekkefølgen de mottas.
- Bane NOR kan, i tråd med jernbaneforskriften § 8-6 tredje ledd, foreslå justeringer i omsøkte ruteleier når dette er begrunnet i produksjons- eller rutetekniske planforutsetninger eller i prinsipper beskrevet i del 4.
 - Justeringene blir gjennomført i dialog med de berørte søkerne.

Bane NORs tilbud om restkapasitet

Svaret sendes som et tilbud i BEST-K innen 5 virkedager. Tilbudet beskriver om søknaden er:

- imøtekommet helt (uten justeringer)
- delvis (med justeringer)
- ikke imøtekommet i det hele tatt

Dersom søknaden ikke kan imøtekommes i det hele tatt, skal Bane NOR informere om et alternativt tidspunkt og ruteleie. I tilbudet blir søkeren bedt om å akseptere, avslå eller foreslå endringer innen fem virkedager, eller tidligere dersom den tilgjengelige behandlingstiden krever det.

Søkers svar på tilbud om restkapasitet

Søker skal, innen oppgitt frist, akseptere, avslå eller foreslå endringer av Bane NORs tilbud i BEST-K.

Bane NORs oppfølging av søkers svar

- Når søker aksepterer tilbudet vil tilbudet kunngjøres som tildelt restkapasitet i FIDO, i samsvar med Trafikkregler for jernbanenettet.
- Dersom søker avslår tilbudet, eller ikke svare på tilbudet innen oppgitt frist, vil søknaden avslås i BEST-K.
- Dersom søker, innen oppgitt frist, foreslår endring av tilbudet, blir endringen behandlet som en ny søknad om restkapasitet.

Kommunikasjon i Operativ kapasitetsfordeling

Kommunikasjonen i Operativ kapasitetsfordeling foregår normalt mellom togselskapenes transportledelse og Bane NOR, ved kontaktpunktet Operativ ruteplan.

I driftsdøgnet vil Bane NORs kontaktpunkt være trafikkstyringssentralene ved kontaktpunktet Nasjonal operativ koordinator (NOK), se kapittel 1.6 Kontakter.

4.5.3.2 fordeling av restkapasitet i driftsdøgnet

Søknader om restkapasitet i driftsdøgnet

Søknader om restkapasitet til ruteleier og TCR-er i driftsdøgnet, skal avgrenses til driftskritiske kapasitetsbehov. Eksempler på dette kan være:

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

For øvrig, gjelder de samme kravene som er beskrevet i avsnittet «Søke om restkapasitet i operativ fase».

4.5.3.1 Ikke overholdte produksjonstekniske planforutsetninger

Under gjennomføring av ruteplanen, forbeholder Bane NOR seg retten til å trekke tilbake ruteleier for tog som ikke overholder planforutsetningene. Se også [AST punkt 10.2.1](#).

Tabell 12: Hvordan søke om restkapasitet i driftsdøgnet

Slik søker du	Frist	Hvem behandler søknaden?
Ved oppstått behov for restkapasitet til ruteleie innen samme driftsdøgn skal togselskap og infrastrukturforvalter søke om denne kapasiteten direkte til togleder.	Etter kl. 12:00 dagen før endringen skal iverksettes.	Togleder
Merk: Søknader om restkapasitet innenfor driftsdøgnet skal kun gjelde driftskritiske behov.		

Bane NORs tilbud om restkapasitet i driftsdøgnet

Bane NOR kunngjør tilbudet om restkapasitet i FIDO.

Bane NOR forbeholder seg retten til å avslå søknader om restkapasitet i driftsdøgnet, som ikke gjelder driftskritisk kapasitetsbehov.

Kommunikasjonen i driftsdøgnet

I driftsdøgnet vil Bane NORs kontaktpunkt være trafikkstyringssentralene ved Nasjonal operativ koordinator (NOK), se kapittel 1.6 Kontakter.

4.5.3.3 Ikke overholdte produksjonstekniske planforutsetninger

Under gjennomføring av ruteplanen, forbeholder Bane NOR seg retten til å trekke tilbake ruteleier for tog som ikke overholder planforutsetningene. Se også [AST punkt 10.2.1](#).

4.5.4 Samordningsprosess

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

Prosess for samordning

- Første kontakt:** Bane NOR kontakter først søkere med felles interesser for å klargjøre og dokumentere innholdet i søknadene og deres reelle behov for ruteleie.
- Møter:** søkerne innkalles deretter enkeltvis til møter, eller til felles møter hvis partene er enige. Søkerne gis mulighet til å fremlegge alternative løsninger for vurdering.
- Forslag til løsning:** når all informasjon er innhentet, utarbeider Bane NOR et forslag til løsning basert på følgende prinsipper:
 - koordinering av internasjonal/grenseoverskridende trafikk
 - søkers reelle behov for ruteleier, basert på avtaler om transporttjenester eller utsikter til slike avtaler
 - optimal utnyttelse av kapasiteten på jernbanenettet
 - robusthetshensyn
- Oversendelse av forslag:** forslaget oversendes de involverte søkerne. Dersom Bane NORs forslag til samordning ikke blir akseptert av partene, og dersom det kan forventes kapasitetsmangel i nær fremtid skal Bane NOR erklære strekningen for overbelastet og deretter fordele infrastrukturkapasiteten i henhold til kapittel 4.6.3.

Interessekonflikter kan kun oppstå mellom søkere, og ikke mellom Bane NOR og søker(e).

Bane NOR skal konsultere søkere om planlagte TCR-er som beskrevet i kapittel 4.3, i henhold til Jernbaneforskriften vedlegg IV. Søkeres innvendinger må reises i disse konsultasjonene.

4.5.5 Tvisteløsningsprosess

Etter gjennomført samordning kan søkere som fortsatt er uenige i utkast til ruteplan, fremsette krav om tvisteløsning. Dette kravet må fremsettes skriftlig, og i henhold til jernbaneforskriften § 9-2, må Bane NOR treffe en endelig beslutning innen ti virkedager fra kravet er mottatt.

Tidsplanen med milepæler for tvisteløsningsprosessen meddeles søkere og infrastrukturforvaltere ved planprosessens start, det vil si 12 måneder før oppstart av den aktuelle ruteplanperioden.

Dersom tvisten ikke løses, vil Bane NOR fordele infrastrukturkapasiteten i henhold til kapittel 4.6.

Vær oppmerksom på at tvisteløsningsprosessen ikke vil forsinke kapasitetsfordelingsprosessen.

4.5.5.1 Frist for å fremsette krav

Den nøyaktige fristen for å fremsette krav om tvisteløsning kommer frem av tidsplanen i kapittel 4.5.1.9, som publiseres ved oppstart av den årlige kapasitetsfordelingsprosessen.

4.5.5.2 Kravets innhold og adresse – gjenpart

Kravet om tvisteløsning skal inneholde følgende elementer:

1. **Identifikasjon:** en klar henvisning til hvilke tog eller hvilket driftsopplegg kravet gjelder, tilstrekkelig for å identifisere kravets tid og strekning
2. **Begrunnelse:** en grundig begrunnelse for hvorfor kravet fremsettes
3. **Forslag til løsning:** en beskrivelse av hvilken løsning søker mener tvisteløsningsprosessen bør resultere i
 - for søker selv
 - for den eller de andre søkere som vil få sin tildelte infrastrukturkapasitet endret dersom kravet imøtekommes

4.5.5.3 Berørte søkers eventuelle handlingsplikt – frist

Når det er fremmet et krav om tvisteløsning, som kan påvirke en annen søkers tildelte infrastrukturkapasitet, må de berørte søkerne levere sitt eventuelle tilsvaret innen to virkedager etter mottak av kopi av kravet. Tilsvaret må henvise til og identifisere det opprinnelige kravet om tvisteløsning.

4.5.5.4 Bane NORs behandling av kravet

Bane NOR innkaller berørte søkere til separate møter for gjennomgang av krav og eventuelle tilsvaret. Dersom det er ønskelig fra alle berørte søkere, kan det innkalles til et felles møte.

Bane NOR fattar beslutning basert på vurdering av kravet, eventuelle tilsvaret, og informasjon fra møtene med søkerne. Beslutningen vil ta hensyn til krav og føringer gitt i lov, forskrift og Network Statement.

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

Forvaltningslovens regler om enkeltvedtak gjelder for Bane NORs saksbehandling i forbindelse med beslutninger om tildeling av infrastrukturkapasitet, med mindre annet følger av jernbaneforskriften.

4.5.5.5 Klage på Bane NORs beslutning – virkninger av slik klage

I henhold til jernbaneforskriften § 11-3 kan søkere klage på Bane NORs beslutninger om tildeling av infrastrukturkapasitet til Statens jernbanetilsyn (SJT). Søkerne kan også klage til SJT over blant annet mangler ved selve kapasitetsfordelingsprosessen og hvordan de er blitt involvert i denne.

Vær oppmerksom på at en klage til SJT ikke har oppsettende virkning, og Bane NORs beslutning gjelder inntil SJT beslutter eventuelle endringer.

For mer informasjon om klageprosedyren, se kapittel 1.3.3 Klageprosedyre.

Kontakt Statens jernbanetilsyn (SJT)

✉ post@sjt.no

Nettside: [Klage på konkurransevilkår](#)

4.5.6 Fastlagt ruteplan

Ruteplanen fastlegges ved X-3. Fastlagt ruteplan betyr at ruteplanen er låst for kommentarer og endringer, inkludert tilbaketrekking av kapasitet, knyttet til søknader som er sendt innen ordinær søknadsfrist (ved X-8).

I perioden mellom fastleggelse og publisering (X-3–X-2), blir ruteplanen oppdatert med sene søknader om ruteleier og kvalitetskontrollert.

4.5.7 Publisert ruteplan

Tildelt kapasitet kommer frem av den publiserte ruteplanen som oversendes til søkerne og publiseres på Bane NORs hjemmeside.

Kapasiteten vises på følgende måter:

- **Strekningskapasitet:** tildelte ruteleier og tilgjengelig restkapasitet, presentert som grafisk rute.
- **Sporkapasitet:** tildelt kapasitet for hensetting av kjøretøy i driftspauser, inkludert lokasjoner.
- **Terminalkapasitet:** tildelt kapasitet på terminaler.
- **Kapasitet til utpekte TCR-er:** kapasitet tildelt infrastrukturforvalter for planlagt arbeid i spor.

4.6 Overbelastet infrastruktur: definisjon, prioriteringskriterier og prosess

4.6.1 Definisjon av overbelastet infrastruktur

Se jernbaneforskriften §§ 1-7 bokstav q og 9-3 for definisjon.

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.

Drammen–Stavanger

hele døgnet alle dager.

Hønefoss–Bergen

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).

4.6.3 Prioriteringskriterier og samfunnsøkonomisk vurdering (i tilfelle overbelastet infrastruktur)

I henhold til jernbaneforskriften § 9-5, benyttes følgende prioriteringskriterier når infrastruktur er erklært overbelastet:

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

Vurdering av samfunnsøkonomisk nytte i henhold til jernbaneforskriftens § 9-5 (2)

I tilfeller hvor det er søkt om flere ruteleier enn det er kapasitet til, skal Bane NOR tildele kapasitet etter en annen rekkefølge enn de ovennevnte prioriteringskriteriene. I slike tilfeller, vil Bane NOR prioritere transporttjenesten som har vesentlig større betydning for samfunnet enn andre tjenester som derved utelukkes.

For å håndtere slike situasjoner benytter Bane NOR en samfunnsøkonomisk modell for vurdering av infrastrukturkapasitet, som beskrevet i [vedlegg 4.6.3 Metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling](#). Denne metoden gir en vurdering av samfunnsøkonomisk nytte, og resultatene av denne analysen vil ha stor vekt i beslutningsprosessen for prioritering. Togselskap må rapportere inn dokumentasjon som beskrevet i [vedlegg 4.6.3 Metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling](#). Bane NOR kan også kreve at togselskapet fremlegger dokumentasjon som sannsynliggjør at det som er innrapportert til analysen stemmer. Ved manglende innrapportering av slik dokumentasjon, vil Bane NOR prioritere togselskap som har innrapportert slik dokumentasjon.

Bane NOR benytter henholdsvis § 9-5 (1) og (2) på følgende måte:

1. For alle interessekonflikter mellom togtjenester gjøres det en samfunnsøkonomisk vurdering i henhold til [vedlegg 4.6.3 Metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling](#).
2. Ruteleiet tildeles togtjenesten som den samfunnsøkonomiske vurderingen viser at har minst 20% større samfunnsnytte enn den andre togtjenesten.
3. Hvis forskjellen i samfunnsnytte er mindre enn denne terskelen, tildeles ruteleiet ved bruk av prioriteringskriteriene.

Fastsettelse av terskel

Terskelen på 20 % ble fastsatt etter en egen høring høsten 2024. Bane NOR fikk en rekke innspill til høringen; noen aktører hadde ingen innvendinger, noen mente terskelen burde være lavere og andre mente at den burde være satt høyere. Etter en helhetsvurdering av disse innspillene mener Bane NOR at 20 % er riktig nivå for hva som kan sies å være vesentlig i denne sammenheng. Bane NOR vil evaluere terskelen **når den har vært i bruk**.

4.6.4 Prosess ved overbelastet infrastruktur

I henhold til jernbaneforskriften § 9-3 skal følgende prosess følges når en jernbaneinfrastruktur erklæres som overbelastet:

Erklæring om overbelastning

Hvis det etter samordning av søknader om ruteleier og 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. Dette gjelder også for infrastruktur der det forventes kapasitetsmangel i nær framtid.

Kriterier som ikke utløser overbelastning

Søknadene må representere faktiske kapasitetsbehov. Dette betyr at søkerne må kunne dokumentere ulike transportbehov. Dersom to søknader er basert på likelydende transportbehov, vil ikke konflikten føre til overbelastning.

Varighet av overbelastningen

Overbelastningen vil vare fra den er erklært og frem til nødvendige tiltak i kapasitetsforbedringsplanen er utført og årsaken til overbelastningen er fjernet.

Kriterier for oppheving av overbelastning

Overbelastet infrastruktur skal oppheves når ett av disse kriteriene er oppfylt:

1. Kapasitetsøkende tiltak, tilstrekkelig for å oppheve overbelastningen, er utført.
2. Kapasitetsbehovet skal være redusert² med 10% eller mer i to påfølgende publiserte årlige ruteplaner sammenlignet med ruteplanen der overbelastningen oppstod. I tillegg skal alle søknader om kapasitet på den aktuelle infrastrukturen ha blitt imøtekommet i den sist publiserte årlige ruteplanen.

For infrastruktur uten eksisterende kapasitetsforbedringsplan

Hvis den overbelastede jernbaneinfrastrukturen ikke har en kapasitetsforbedringsplan under gjennomføring, skal Bane NOR gjennomføre en kapasitetsanalyse (se kapittel 4.6.5 for detaljer). Denne analysen skal ferdigstilles innen seks måneder etter at infrastrukturen er blitt erklært overbelastet.

Etter fullført kapasitetsanalyse skal Bane NOR utarbeide en kapasitetsforbedringsplan. Denne planen skal være ferdig innen seks måneder etter at kapasitetsanalysen er fullført, og skal adressere de identifiserte kapasitetsbehovene.

For infrastruktur med eksisterende kapasitetsforbedringsplan

Dersom den overbelastede jernbaneinfrastrukturen allerede har en kapasitetsforbedringsplan under gjennomføring (se kapittel 4.6.6 for detaljer), skal Bane NOR oppdatere denne planen innen seks måneder etter at infrastrukturen er blitt erklært overbelastet. Oppdateringen skal reflektere den aktuelle situasjonen og eventuelle nye prioriteringer.

4.6.5 Kapasitetsanalyse

Når en jernbaneinfrastruktur erklæres overbelastet, og det ikke finnes en pågående kapasitetsforbedringsplan, skal Bane NOR – i henhold til jernbaneforskriften § 9-6 – gjennomføre en kapasitetsanalyse. Kapasitetsanalysen har til formål å avdekke årsakene til overbelastningen og identifisere tiltak på kort og mellomlang sikt for å redusere overbelastningen. Denne analysen skal fullføres innen seks måneder etter at infrastrukturen er erklært overbelastet.

4.6.6 Kapasitetsforbedringsplan

I samsvar med jernbaneforskriften § 9-7 skal Bane NOR utarbeide en kapasitetsforbedringsplan basert på resultatene fra kapasitetsanalysen. Denne planen skal ferdigstilles innen seks måneder etter at kapasitetsanalysen er fullført og har som mål å etablere en tiltaksplan som skal redusere overbelastningen.

Som en del av utviklingen av kapasitetsforbedringsplanen, vil Bane NOR invitere brukere av infrastrukturen til å gi innspill. Dette gir berørte parter mulighet til å bidra med sine perspektiver og behov, og kan inkludere muligheten for individuelle møter med Bane NOR. Informasjon om hvordan man kan delta i denne prosessen vil bli sendt ut når arbeidet med kapasitetsforbedringsplanen begynner.

4.7 Spesialtransporter og farlig gods

4.7.1 Spesialtransporter

Henvelender og søknader nevnt i dette kapitlet skal sendes til kontaktpunktet Spesialtransporter, se kapittel 1.6 Kontakter.

Når en søker ønsker å fremføre transporter med last som krever spesialbehandling, enten i ordinært tog eller som ekstratog, skal det opplyses om dette. Det skal kun søkes om spesialtransport for tog som oppfyller kriteriene for spesialtransport. Spesialtransporter er definert i [ordlisten](#).

4.7.1.1 Frister for søknad om spesialtransporter

Spesialtransporter kan påvirke infrastrukturkapasiteten betydelig, og derfor er det avgjørende å søke om spesialtransport så tidlig som mulig. For å sikre en effektiv kapasitetsfordeling bør søknader om spesialtransporter, i den grad det er mulig, sendes innen fristen for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen som er angitt i tidsplanen i kapittel 4.5.1.9.

Dersom søknaden om spesialtransport ikke er levert innen den årlige kapasitetsfordelingsprosessen, skal den sendes til kontaktpunktet for spesialtransporter.

Vær oppmerksom på at saksbehandlingstid for spesialtransporter utenom den nevnte søkeperioden kan være lengre enn fem virkedager. Når godkjenning for spesialtransport er mottatt, må infrastrukturkapasiteten søkes i BEST-K, og godkjenningen må vedlegges søknaden.



4.7.1.2 Hjelpesymbol for verifikasjon av om en spesialtransport er gjennomførbar

Hvis en søker ønsker at Bane NOR skal benytte et hjelpemiddel for å vurdere gjennomførbarheten av en spesialtransport, kan Bane NOR simulere transporten ved hjelp av et dataverktøy. Bruk av dette verktøyet er en tilleggstjeneste som er beskrevet i kapittel 5.4.3.1.

4.7.2 Farlig gods

4.7.2.1 Farlig gods i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen

I kapasitetsfordelingsprosessen forutsetter Bane NOR at alle godstog kan ha farlig gods. Derfor skal togselskap som skal frakte farlig gods også følge tidsplanen i kapittel 4.5.1.9.

4.7.2.2 Farlig gods ved togframføring

Togselskap som transporterer farlig gods, skal etterleve Forskrift om landtransport av farlig gods. Dette innebærer at togselskapene skal oppgi spesifikke detaljer om farlig gods, inkludert plasseringen i vognrekkefølgen, vognummer, UN-nummer og fareseddel, i samsvar med kravene i TJN kapittel 4.

4.8 Regler etter tildelt infrastrukturkapasitet

4.8.1 Regler for søkers modifisering av infrastrukturkapasitet

Når søker har behov for å endre eller tilpasse tildelt infrastrukturkapasitet, kalles dette rutemodifisering.

Hvis tildelt infrastrukturkapasitet helt eller delvis ikke vil bli benyttet skal søker umiddelbart informere Bane NOR om dette gjennom å endre eller avbestille gjeldende ruteleier.

Søker kan også sende inn endringer til tildelt infrastrukturkapasitet, **eksempelvis** endring av kjøredager, bytte av operatør eller lignende.

For tildelt infrastrukturkapasitet skal det i tillegg søkes om endring **når**:

- det ønskes ny eller økt trafikk som ikke ligger i ruteplanen
- togvekt eller **-lengde** ønskes økt ut over planforutsetningene for gjeldende ruteleie
- andre forhold som vil påvirke tildelt infrastrukturkapasitet og gitte planforutsetninger **negativt, herunder endret trekkraft.**

Tildelt infrastrukturkapasitet som endres eller avbestilles skal søkes via BEST-K

Frister for denne prosessen er spesifisert i **kapittel 4.5.3**. Det påløper en reservasjonsavgift for innstilt infrastrukturkapasitet, som beskrevet i kapittel 5.6.4.

4.8.2 Regler for infrastrukturforvalters endringer i infrastrukturkapasitet

Når Bane NOR har behov for å endre, erstatte eller trekke tilbake tildelt infrastrukturkapasitet, kalles dette ruteendring. Dette gjelder ved behov for å håndtere TCR-er (midlertidige kapasitetsbegrensninger) eller ved oppståtte hendelser som kan påvirke driften.

Det er ingen spesifikke frister for slike endringer. I henhold til kapittel 5.6.2 er det heller ingen avgifter knyttet til Bane NORs endringer i tildelt kapasitet.

4.8.3 Regler for ubrukt infrastrukturkapasitet

I henhold til jernbaneforskriften §§ 9-4 og 10-2, skal Bane NOR håndtere tilfeller hvor tildelt infrastrukturkapasitet ikke benyttes som avtalt.

Hvis tildelt kapasitet ikke benyttes, påløper det avgifter i henhold til kapittel 5.6.3. Terskelverdien for hva som regnes som ubrukt infrastrukturkapasitet er en utnyttelsesgrad på 80 % av hver tildelt rute i løpet av en kalendermåned. Dette gjelder med mindre det er ikke-økonomiske årsaker utenfor søkerens kontroll.

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.

For overbelastet infrastruktur

Hvis en tildelt rute benyttes mindre enn terskelverdien, vil Bane NOR trekke tilbake tildelt rute med fem virkedagers varsel. Søker gis rett til å uttale seg før endelig beslutning fattes.

For infrastruktur som ikke er overbelastet

Hvis tildelt kapasitet benyttes under terskelverdien, vil Bane NOR foreta en konkret vurdering basert på faktorer som utnyttelsesgrad og etterspørsel etter restkapasitet på strekningen samt søkerens historiske bruk. Bane NOR kan trekke tilbake tildelt rute med fem virkedagers varsel. Søker gis rett til å uttale seg før endelig beslutning fattes.

Disse prosessene sikrer en forutsigbar og rettferdig forvaltning av kapasiteten og gir mulighet for justeringer i takt med endrede behov og kapasitetssituasjoner.

4.8.3.1 Tilbakelevering av ruteleier fra togselskap til Bane NOR

Når ruteleier tilbakeleveres til Bane NOR i løpet av en ruteplanperiode, for eksempel ved nedleggelse av et togselskap, vil Bane NOR offentliggjøre tilgjengeligheten av slike ruteleier og sette en frist for å søke på den frigjorte infrastrukturkapasiteten.

Frigitt infrastrukturkapasitet søkes på som en ad hoc-søknad. Bane NOR vil gjennomføre en tildelingsprosess som sikrer at alle interesserte parter får lik mulighet til å søke. Følgende prinsipper og kriterier gjelder for tildelingen:

- **Søkers reelle behov for ruteleier (vektlegges 30 %):** vurderes basert på eksisterende avtaler om transporttjenester, eller søkers mulighet til å inngå slike avtaler
- **Kort- og langsiktige konsekvenser (vektlegges 30 %):** det legges vekt på forutsigbarhet for brukerne av transporttjenester og robusthet og stabilitet i togtilbudet
- **Utnyttelse av infrastrukturen (vektlegges 20 %):** inkluderer vurdering av faktisk bruk av tidligere tildelte ruteleier
- **Miljøhensyn (vektlegges 20 %):** omfatter for eksempel bruk av energieffektivt togmateriell

Ved søknadskonflikter vil Bane NOR:

- gjennomføre en objektiv vurdering av opplysninger og dokumentasjon knyttet til søknadene. Bane NOR kan innhente ytterligere dokumentasjon eller verifisere opplysninger som er avgjørende for beslutningen om fordeling
- utarbeide dokumentasjon som beskriver vurderingene som ligger til grunn for tildelingen
- gi en skriftlig begrunnelse til søkerne som forklarer hvordan tildelingen ble besluttet, basert på de oppstilte prinsippene og kriteriene

4.8.4 Regler for kansellering av infrastrukturkapasitet

Når søker har behov for å kansellere tildelt infrastrukturkapasitet, kalles dette rutekansellering. Dette gjelder både når ruten er tildelt i den årlige- og i den operative (ad hoc) fasen av kapasitetsfordelingsprosessen. Rutekansellering i den årlige fasen av kapasitetsfordelingsprosessen må skje innen kl. 09:00 på dagen for fastleggelse av ruteplanen. I den operative fasen, er det ingen frist for å foreta slik rutekansellering. I henhold til jernbaneforskriften § 6-7, kan Bane NOR kreve avgift når tildelt infrastrukturkapasitet kanselleres eller ikke benyttes. I slike tilfeller, ilegges reservasjonsavgifter som er beskrevet i kapittel 5.6.4.

4.9 Kundefokusert kapasitetsfordeling (Timetabling Redesign, TTR)

4.9.1 Mål for Kundefokusert kapasitetsfordeling (TTR)

Bane NOR deltar i prosjektet Timetabling Redesign (TTR), initiert av RailNetEurope (RNE) og Forum Train Europe (FTE) med støtte fra European Rail Freight Association (ERFA). Som et resultat av prosjektet har EU besluttet og publisert (10. juni 2026) ny forordning om kapasitetsfordeling. Den nye forordningen har som mål å harmonisere kapasitetsfordelingsprosessene på tvers av Europa for å forbedre utnyttelsen av jernbaneinfrastrukturen og møte markedets behov for forutsigbarhet og tilgjengelig kapasitet for både person- og godstransport.

Kapasitetsprogrammet i Bane NOR ivaretar og sikrer at kapasitetsfordelingsprosessen i Norge vil være harmonisert med øvrige land i Europa fra det tidspunkt den nye EU-forordningen er gjeldende i Norge.

Prosjektet TTR er designet for å sikre en mer effektiv og koordinert kapasitetsfordeling. Dette innebærer en detaljert planlegging som omfatter både nasjonale og internasjonale behov. For mer informasjon om TTR-prosjektet, se [FTEs nettside om TTR](#).

4.9.2 Elementer i kundefokusert kapasitetsfordeling (TTR)

Kundefokusert kapasitetsfordeling (TTR) består av flere viktige elementer som beskrevet i Figur 4 under 

Kapasitetsstrategi (X-60 til X-36 måneder)

Dette trinnet innebærer å utarbeide en innledende oversikt over fremtidig kapasitet, midlertidige kapasitetsbegrensninger, forventet kapasitetsbehov, og planleggingsprinsipper for TCR-er og trafikkflyt. Strategien vil inkludere tilbakemeldinger fra infrastrukturforvaltere, søkere og de største driverne av serviceanlegg, og vil resultere i et offentliggjort strategidokument som input til kapasitetsmodellen.

Internasjonal harmonisering av midlertidige kapasitetsbegrensninger

Dette omfatter koordinering av vedlikehold, oppgraderinger og andre kapasitetsbegrensninger mellom infrastrukturforvaltere, og konsultasjon med interessenter som har interesse av koordinerte og forutsigbare TCR-er som input til egen virksomhet. Prosessen skal sikre at slike tiltak blir håndtert på en enhetlig måte over landegrensene.

Kapasitetsmodell (X-36 til X-18 måneder)

Denne modellen gir en mer detaljert prognose for ulike kapasitetsbehov, som kapasitet til arbeid i spor, godstransport, persontransport, restkapasitet og lignende. Søkerne kan melde inn sine kapasitetsbehov for å sikre at modellen blir så realistisk og relevant som mulig.

4.9.3 Implementering

TTR vil bli implementert i samsvar med gjeldende regelverk, og delprosessene vil bli innført gradvis når det nasjonale regelverket tillater det. Bane NOR har implementert delprosessen kapasitetsstrategi. 

Les mer om kundefokusert kapasitetsfordeling



4.9.3.1 Kapasitetsstrategi

Ved oppstart av [R28](#), skal Bane NOR ha publisert kapasitetsstrategien for [R31](#). Denne kapasitetsstrategien vil omfatte hele det norske jernbanenettet.

Tidslinje for utarbeidelsen av kapasitetsstrategien for [R31](#):

X-60 til X-39 (desember 2025–september 2027)

Det innhentes nødvendige data og utarbeidelse av et utkast til kapasitetsstrategi. Dette utkastet harmoniseres med Trafikverkets kapasitetsstrategi.

X-39 (september 2027)

Utkast av strategien publiseres på [Bane NORs](#) og [RNEs nettsider](#) .

X-39 til X-37 (september 2027–november 2027)

Søkerne, de største driverne av serviceanlegg samt øvrige berørte enheter i Bane NOR involveres. Innspillene benyttes til videreutvikling av strategien.

X-36 (desember 2026)

Kapasitetsstrategi [R31](#) publiseres på [Bane NORs](#) og [RNEs nettsider](#) .

Bane NOR vil involvere interessenter og informere om hvordan de kan levere sine innspill.

4.9.3.2 Kapasitetsmodell og kapasitetsoppdeling

Bane NOR har foreløpig ikke implementert denne prosessen.

4.9.3.2.1 Kunngjøring av kapasitetsbehov

Bane NOR har foreløpig ikke implementert denne prosessen.

4.9.3.3 Kapasitetstilbud

Bane NOR har foreløpig ikke implementert denne prosessen.

4.9.3.4 Mulighetsstudier

Bane NOR tilbyr mulighetsstudier som beskrevet i kapittel 4.2.8.

4.10 Prinsipper for kapasitetsfordeling i godskorridorene

Prinsippene for kapasitetsfordeling i godskorridorene (Rail Freight Corridors/RFC) som er tilknyttet OneStopShop (C-OSS), kan lastes ned fra [RNEs nettside](#) .

Fotnoter

¹ Se del 7 for tilgangsbetingelser til serviceanlegg og tilhørende tjenester.

² Som hovedregel, er «driver av serviceanlegg» Driver er den som fordeler kapasitet i serviceanlegg og som gir tilgang til tjenester.

³ Reduksjonen i kapasitetsbehovet skal måles ved å sammenligne antall søknader om ruteleier på hele og deler av den overbelastede infrastrukturen, med antall tilsvarende søknader på tidspunktet da infrastrukturen ble erklært overbelastet.

5 Tjenester og priser

5.1 Innledning

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

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

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

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

5.2 Prisprinsipper

5.2.1 Innledning

Bane NOR priser sine tjenester med grunnlag i jernbaneforskriften kapittel 6 og forskrift 7. august 2021 nr. 2361 om gjennomføring av forordning (EU) 2015/909. Dette regelverket sikrer at prisene er transparente og følger en metodisk tilnærming basert på kostnader som oppstår direkte som følge av de enkelte tjenestene.

5.2.2 Den minste pakken med tjenester

- a. Bane NOR priser den minste pakken med tjenester med grunnlag i avgifter basert på direkte kostnader etter jernbaneforskriften § 6-2 (1) og forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2015/909
- b. påslag på infrastrukturavgifter etter jernbaneforskriften § 6-3
- c. rabatter etter jernbaneforskriften § 6-4

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

Tilgang til Bane NORs hovedspor og til og fra serviceanlegg, er marginalkostnadspriset slik 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

Prissettingen av tilgang til tjenester i serviceanlegg, samt tjenestene som tilbys i disse anleggene, er regulert av jernbaneforskriften § 6-9 (3). For mer informasjon om hvilke tjenester som er tilgjengelige i serviceanleggene og deres prissetting, henvises det til del 7 Serviceanlegg.

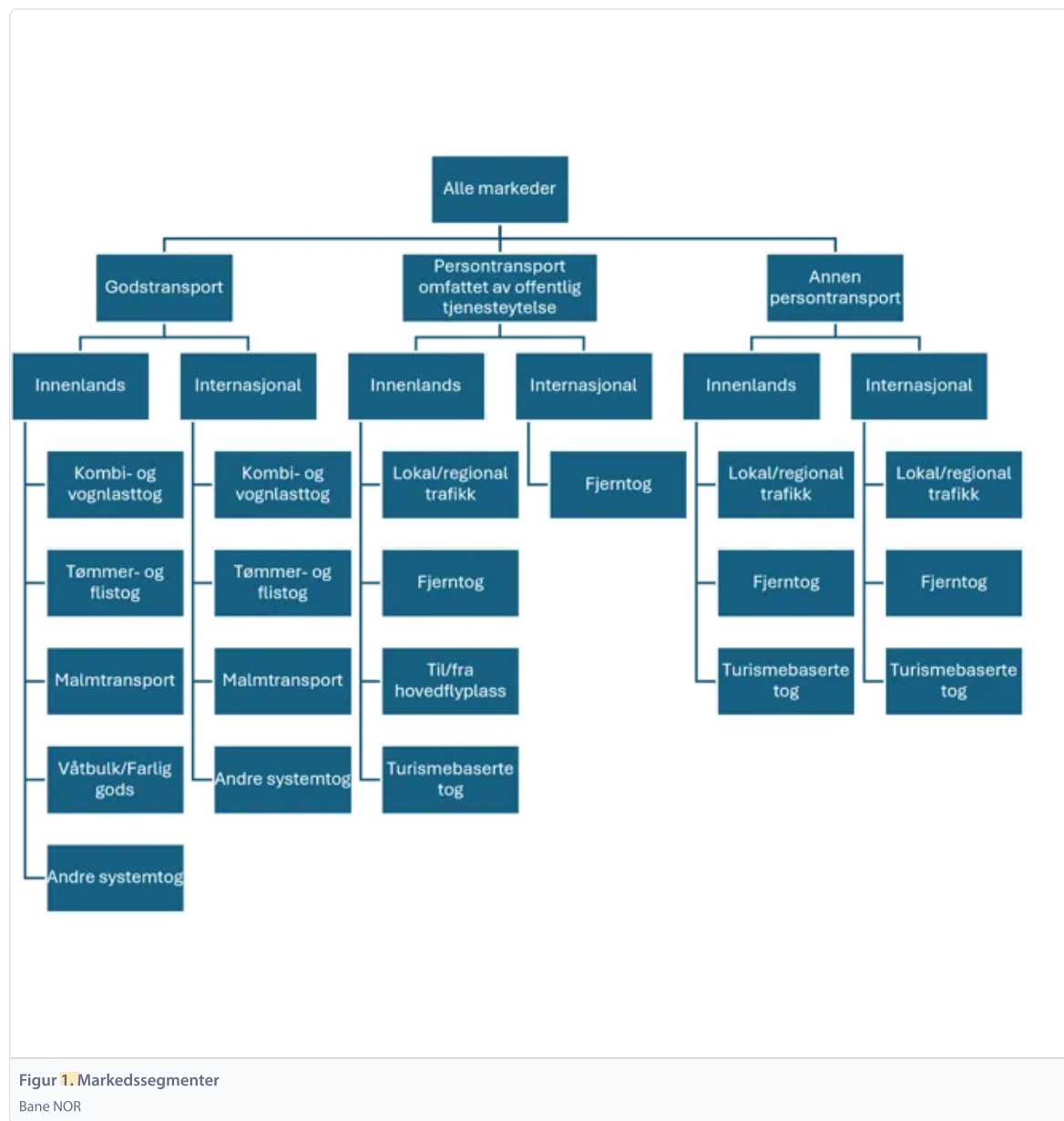
5.2.4 Tilleggstjenester og ekstratjenester

Prisingen av tilleggstjenester og ekstratjenester er basert på jernbaneforskriften § 6-9 (4). Disse tjenestene omfatter tjenester utover den grunnleggende pakken som Bane NOR tilbyr. [Detaljer](#) om hvilke tilleggstjenester og ekstratjenester som tilbys, samt deres kostnader, [fremgår av](#) kapittel 5.4 Tilleggstjenester og kapittel 5.5 Ekstratjenester.

5.2.5 Liste over markedssegmenter

I henhold til jernbaneforskriften § 6-3 (4), skal en liste over markedssegmenter fremgå av Bane NORs **Network Statement** (**netterklæring**) og revideres minst hvert femte år. Nedenfor følger listen over markedssegmenter og en kort redegjørelse for hvordan Bane NOR har foretatt markedssegmenteringen.

Inndelingen i markedssegmenter er vist i **figur 1** under.



For å komme frem til inndelingen i markedssegmenter har Bane NOR først inndelt trafikken på det norske jernbanenettet i godstransport, persontransport som er omfattet av en offentlig tjenesteytelse, og annen persontransport, i tråd med jernbaneforskriftens minimumskrav (§ 6-3 (3)).

Deretter er markedssegmentene analysert ut fra forhold som er listet i jernbaneforskriften samt i EU-direktiv 2012/34 og EU-kommisjonens retningslinjer for tolkning av direktivet.

Til slutt er endelige segmenter fremkommet etter en vurdering av hvorvidt transporttjenestene i segmentene vil oppfattes som nære substitutter fra godskunders og passasjerers ståsted.

En mer detaljert redegjørelse fremgår av [vedlegg 5.2.5 Markedssegmentering for det norske jernbanenettet](#).

5.3 Den minste pakken med tjenester og priser

5.3.1 Innhold i den minste pakken med tjenester

I henhold til jernbaneforskriften § 4-1 får togselskap tilgang til den minste pakken med tjenester ved å inngå AST med Bane NOR.

Den minste pakken med tjenester inkluderer 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 signalgiving, 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 inkluderer elektroniske kunngjøringer, grafiske ruter, og trafikkregler som Bane NOR utgir. Dette gjelder imidlertid kun for de strekninger som det aktuelle togselskap har tillatelse til å trafikkere

Trafikkstyring – GSM-R-utrustning til kjøretøy

Bane NOR benytter GSM-R som kommunikasjonssystem for sikkerhetskritisk kommunikasjon mellom tog og trafikkstyring.

Vilkår

Kjøretøy som trafikkerer jernbanenettet skal være utstyrt med GSM-R-utstyr som oppfyller gjeldende krav til interoperabilitet og kommunikasjon.

Kommunikasjon mellom fører, togleder og øvrig trafikkstyringspersonell foregår på norsk.

Bestilling

Nærmere informasjon om GSM-R, bestilling av abonnement, SIM-kort og brukerstøtte finnes på [Bane NORs nettside om Togradio](#).

Strømforsyning

Togselskap som har inngått AST med Bane NOR har tilgang til tilgjengelig strømforsyningsutstyr på jernbanenettet. Der det finnes kontaktledningsanlegg, har togselskapet rett til å benytte strømforsyning via strømvaktaker i samsvar med gjeldende tekniske krav.

Oversikt over elektrifiserte strekninger fremgår av [vedlegg 2.3.9 Energiforsyning og elektrifiserte linjer](#).

Bane NORs elektroniske distribusjonssystem

Togselskapene skal ha tilgang til Bane NORs system for kunngjøringer (FIDO) og kunne motta kunngjøringer fra Bane NOR i henhold til bestemmelsene i Trafikkregler for jernbanenettet (TJN).

Nærmere regler om bruk av FIDO fremgår av TJN kapittel 1 og 2.



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

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

5.3.2.1. Avgifter basert på direkte kostnader – grunnpris

Grunnprisen er fastsatt i henhold til jernbaneforskriften § 6-2 (1) og bygger på prinsippet om direkte kostnader som oppstår som følge av togframføringen.

Bane NOR beregner grunnprisen ved bruk av økonometriske analyser av trafikkbelastning og vedlikeholdskostnader.

Grunnprisen er differensiert etter region og aksellast.

Nærmere beskrivelse av beregningsmetode og beregningsgrunnlag fremgår av [vedlegg 5.3.2.1 Grunnpris](#).

5.3.2.2 Kapasitetsavgift

Jernbaneforskriften § 6-2 (2) åpner for kapasitetsavgift på deler av jernbanenettet med kapasitetsmangel.

Bane NOR krever ikke inn kapasitetsavgift i 2028.

5.3.2.3 Påslag på infrastrukturavgifter

I tillegg til grunnprisen har infrastrukturforvalteren etter jernbaneforskriften § 6-3 anledning til å dekke mer av sine kostnader gjennom påslag dersom markedet tillater det.

Beregningen av påslag har fulgt følgende steg på overordnet nivå:

- inndeling av all trafikk på det norske jernbanenettet i markedssegmenter (se kapittel 5.2.5)
- sammenstilling av data om segmentene, herunder trafikkdata, grunnpris, gjennomsnittlig transportpris for gods- og persontransport og etterspørselastisitet knyttet til endringer i transportpris. Elastisitetene er estimert gjennom en egen undersøkelse
- beregning av påslag for alle segmenter
- fastsettelse av påslag basert på de beregnede påslagene og en systematisk vurdering av segmentenes tåleevne for påslag

Nærmere beskrivelse av metode, forutsetninger og datagrunnlag finnes i [vedlegg 5.3.2.3 Påslag for den minste pakken med tjenester](#).

5.3.2.4 Rabatter

Rabatt etter jernbaneforskriften § 6-4 gis ikke.

Tidligere rabatt for vesentlig underutnyttede strekninger var tidsbegrenset og kan ikke videreføres da strekningene ikke lenger er vesentlig underutnyttet. Rabatten har vært trappet ned år for år siden 2024 og er i 2028 lik null.

5.3.2.5 Former for kjøring fritatt for infrastrukturavgifter

Følgende former for kjøring er fritatt for infrastrukturavgifter:

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

5.3.3 Priser for den minste pakken med tjenester

Alle priser er oppgitt uten merverdiavgift. Merverdiavgift legges til ved fakturering.

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

Basert på dokumentasjonen av grunnpris og påslag fastsettes prisene for 2026 (2026-priser) som vist i tabell 1 og 2 under.

Tabell 1: Grunnpris for den minste pakken med tjenester (2027-priser)

	Banestrekning	Grunnpris, § 6-2(1)* (kroner per togkilometer)
Aksellast til og med 25 tonn	Osloområdet	6,17
	Ofofbanen	10,50
	Øvrige strekninger	10,50
Aksellast over 25 tonn	Alle strekninger	168,10

* Paragrafhenvissningen gjelder jernbaneforskriften.

Tabell 2: Påslag på infrastrukturavgifter (2027-priser)

Segment	Påslag, § 6-2(1)* (kroner per togkilometer)
Persontog med offentlig kjøp	11,47
Lokal- og regiontog uten trafikkavtale med direktoratet (Gjelder ikke turisttog)	2,31
Fjertog uten trafikkavtale med direktoratet	3,03
Tømmer- og flistog	9,64
Malmtransport innenlands	125,22
Malmtransport internasjonal	215,67
Våtbulk/Farlig gods	7,12
Andre systemtog	13,93
Øvrige markedssegmenter	0,00

* Paragrafhenvissningen gjelder jernbaneforskriften.

Tabell 3 og 4 viser eksempler på hvordan fakturert beløp vil bli for ett persontog og ett godstog.

Tabell 3: RE11 Eidsvoll—Larvik, ett tog (2027-priser)

Prisområde	Delstrekning	Km	Sats (kr)	Beløp
Osloområdet	Eidsvoll—Oslo S	65,91	6,17	407
	Oslo S—Drammen	51,50	6,17	318
Øvrige strekninger	Drammen—Larvik	103,30	10,51	1 086
Sum grunnpris				1 810
Osloområdet	Eidsvoll—Oslo S	65,91	11,47	756
	Oslo S—Drammen	51,50	11,47	591
Øvrige strekninger	Drammen—Larvik	103,30	11,47	1 185
Sum påslag				2 531
Sum fakturert beløp				4 341

Tabell 4: Kombitog Alnabru—Brattøra, ett tog (2027-priser)

Prisområde	Delstrekning	Km	Sats (kr)	Beløp
Osloområdet	Alnabru—Lillestrøm	12,23	6,52	80
	Lillestrøm—Eidsvoll	46,91	6,52	306
Øvrige strekninger	Eidsvoll—Brattøra	485,1	11,11	5 389
Sum fakturert beløp				5 775

5.4 Tilleggstjenester og priser

Bane NOR tilbyr tilleggstjenester i samsvar med jernbaneforskriften § 4-4. Tilleggstjenester som tilbys av Bane NOR er beskrevet i kapittel 5.4.1—5.4.3.

Prisene fastsettes i samsvar med jernbaneforskriften § 6-9.

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

5.4.1 Kjørestrøm (elektrisk energi til togdrift)

Bane NOR tilbyr elektrisk energi til togdrift (kjørestrøm) i samsvar med jernbaneforskriften § 4-4 (1) a).

Energiforbruk avregnes enten ved måling eller ved bruk av fastsatte nøkkeltall.

Prinsipper for avregning og prissetting fremgår av Bane NORs standardvilkår for avregning av 16 2/3 Hz energi.

Gjeldende tariffer publiseres på Bane NORs nettsider.

Standardvilkår for avregning av 16 2/3 Hz energi

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

→

Priser for kjørestrøm (elektrisk energi til togdrift)

Prisen for elektrisk energi består av følgende hovedelementer:

- elektrisk kraft (spotpris)
- sikringskontrakter
- nettleie for å få strømmen fra produksjonssted til Bane NORs omformerstasjoner
- omformings- og overføringstap i Bane NORs anlegg
- Bane NORs administrative omkostninger
- offentlige avgifter

Når disse tjenestene etterspørres av eller tilbys til flere aktører, fastsetter Bane NOR priser og publiserer disse på sine nettsider, slik at de er tilgjengelige for alle interesserte parter.

Tariffer

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

→

5.4.2 Forvarming av passasjertog

Bane NOR tilbyr strømforsyning til hensatte kjøretøy, inkludert passasjertog som trenger forvarming på Bane NORs serviceanlegg, i samsvar med jernbaneforskriften § 4-4 (1) bokstav b).

Denne tjenesten omfatter både kjøretøy med og uten egen strømvaktaker, samt andre typer tog som har behov for strømforsyning når de er hensatt.

Kjøretøy med egen strømvaktaker som hovedregel forsynes fra kontaktledningen via strømvaktakere. 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 Forvarming via strømtaker

Leveranse

Planlagte avbrudd varsles normalt minst ett døgn i forveien. Lengre varslingstid kan benyttes ved behov for koordinering. Kortvarige avbrudd i strømforsyningen (under 15 minutter) er påregnelige og nødvendige, og varsles ikke på forhånd.

Togselskapene betaler for energileveransen etter de samme prisene og vilkårene som beskrevet i kapittel 5.4.1 om kjørestrøm (elektrisk energi til togdrift).

Vilkår

Forvarming via strømtaker forutsetter:

- elektrifisert hensettingsspor
- tilstrekkelig kapasitet i strømforsyningen
- teknisk kompatibilitet mellom infrastruktur og kjøretøy
- etterlevelse av gjeldende sikkerhetskrav

Om gjeldende elsikkerhetskrav:

- Hensetting under spenningsatt kontaktledning må oppfylle elsikkerhetskrav, uavhengig av om kjøretøyet mottar strømforsyning eller ikke.
- Klatrevennlig materiell skal ikke stå under spenningsatt kontaktledning uten korrekt sikring. For mer informasjon, se TRVs Veiledning for elsikkerhet ved hensetting under spenningsatt kontaktledning
- Vilkår for elsikkerhet, inkludert klatrevennlig materiell, er beskrevet i TRV, SJN 2.9, og TJN 3.20.

Bestilling

Behovet for denne tilleggstenesten meldes inn under kapasitetsfordelingsprosessen, som beskrevet i kapittel 4.2.1.2.

Ved langvarige avbrudd kan togselskapet etter avtale med Bane NOR benytte eventuelle ledige togvarmeposter, forutsatt at kjøretøyet er teknisk kompatibelt med anlegget.

Pris

Togselskapene betaler for energileveransen. Energileveranse avregnes etter samme prinsipper som for togvarmeposter, men uten fast årlig leie.

Togselskapet er ansvarlig for å rapportere energiforbruket.

5.4.2.2 Togvarmepost

Vilkår

Togvarmeposter kan benyttes der slike anlegg er tilgjengelige.

Oversikt over hvor det finnes togvarmeposter, finnes i [oversikt over hensettingsanlegg](#).

Ved behov for nybygg av togvarmeposter, kan togselskapene be Bane NOR vurdere etablering og finansiering av slike anlegg.

Bestilling

Behov for togvarmepost meldes inn gjennom kapasitetsfordelingsprosessen.

Pris

Togselskapene betaler for energileveransen til togvarmeposter etter følgende prinsipper:

- 16 2/3 Hz: samme priser og vilkår som for kjørestrøm (kapittel 5.4.1).
- 50 Hz: Faktiske kostnader for tjenesten, inkludert et administrativt påslag på 5 %.

Tabell 5: Årlige leiepriser

Elektrisk spesifikasjon	Pris
1000 V (16 2/3 Hz eller 50 Hz)	13 662
1x230 V (50 Hz)	9 563
3x230 V (50 Hz)	13 662
3x400 V (50 Hz)	20 493

Gjeldende tariffer publiseres på Bane NORs nettsider.

Tariffer

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

→

Elkraftportalen

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

↗

5.4.3 Tjenester i forbindelse med spesialtransporter og farlig gods

I henhold til jernbaneforskriften § 4-4 (1) bokstav c), er Bane NOR forpliktet til å tilby visse tjenester knyttet til spesialtransporter og transport av farlig gods.

Bane NOR tilbyr vurdering av spesialtransporter gjennom simulering i dedikert analyseverktøy.

Bane NOR tilbyr ingen særskilte tilleggstjenester for transport av farlig gods.

Transport av farlig gods skal gjennomføres i samsvar med gjeldende ADR/RID-regelverk.

Transport og farlig gods – retningslinjer og annen informasjon

[ADR/RID-regelverket på dsb.no](https://www.dsb.no/adr-rid-regelverket) ↗

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

5.5 Ekstratjenester og priser

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

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

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

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

- a. **Adgang til telekommunikasjonsnett:** Bane NOR tilbyr ikke adgang til andre telekommunikasjonsnett enn de som benyttes i for togframføring
- b. **Fremskaffelse av tilleggsopplysninger:** Togselskap som trenger mer informasjon enn det som er tilgjengelig i Network Statement og andre kilder, kan kontakte Bane NORs OSS for mer informasjon
- c. **Teknisk kontroll av rullende materiell:** Bane NOR tilbyr vanligvis ikke teknisk kontroll av rullende materiell. Unntak kan gjøres, for eksempel i tilfeller der trafikken må gjenopptas etter en hendelse. Kontakt Bane NORs OSS for mer informasjon
- d. **Billettsalg på stasjoner for passasjerer:** Bane NOR tilbyr ikke billettsalg på stasjoner. Det er imidlertid mulig å leie areal til billettsalg og/eller billettautomater
- e. **Omfattende vedlikeholdstjenester:** Bane NOR tilbyr ikke omfattende vedlikeholdstjenester som krever spesialanlegg, for eksempel vedlikeholdsanlegg for høyhastighetstog eller annet rullende materiell med særskilte krav



5.5.1 Andre tjenester

I dette kapitlet gis det oversikt over hvilke andre tjenester Bane NOR yter til **togselskapene** og som ikke er omfattet av jernbaneforskriften kapittel 4.

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 **togselskap** prises til markedsvilkår.

5.5.1.1 Redning

Leveranse

Bane NOR tilbyr redningstjenester ved hendelser på jernbanen, for eksempel brann eller andre situasjoner som kan påvirke togtrafikken.

Tjenestene kan omfatte:

- transport av personell og utstyr til stedet der hendelsen har skjedd
- ekstra bistand på strekninger med spesielle utfordringer, for eksempel i høyfjellet
- støtte til nødetater ved behov

Vilkår

Tjenestene gis når det er kapasitet, og prioriteres etter krav til sikkerhet og beredskap.

Bestilling

Redningstjenesten rekvireres av togleder.

5.5.1.2 Berging

Leveranse

Bane NOR tilbyr bergingstjenester når hendelser stopper eller hindrer togtrafikken.

Tjenestene kan omfatte:

- rydding og sikring av området etter en hendelse
- fjerning og transport av tog eller materiell som står i veien
- midlertidige tiltak slik at kjøretøy kan flyttes til et egnet sted

Tjenestene er tilgjengelige i hele landet.

Vilkår

Togselskap må gi nødvendig teknisk informasjon om kjøretøyet, slik at bergingen kan gjennomføres raskt og sikkert.

Bestilling

Tjenestene kan rekvireres av togleder eller bergingsleder via vakttelefon.

Pris

Den som er ansvarlig for hendelsen, må dekke kostnadene.

5.5.1.3 Brannvisitasjonstog

Leveranse

Bane NOR kan tilby brannvisitasjonstog for oppfølging av tog som har økt risiko for å forårsake brann.

Vilkår

Bruk av slike tog vurderes ut fra risiko på den aktuelle strekningen.

Bestilling

Bestilling skjer i forbindelse med søknad om kapasitet.

5.5.1.4 Slukkeressurser langs jernbanen

Leveranse

Bane NOR kan plassere ut slokkeutstyr på strekninger der det er spesielt stor brannfare eller dårlig tilgang på vann.

Vilkår

Hvor slike ressurser finnes, bestemmes ut fra behov og risiko.

Bestilling

Ikke relevant. Ressursene disponeres av Bane NOR.

5.5.1.5 Vannfylling på tog

Leveranse

Bane NOR tilbyr vannfylling for tog ved utvalgte serviceanlegg.

Oversikt over serviceanlegg med vannforsyning, herunder anlegg for hurtig fylling av større vannmengder, finnes i [oversikt over hensettingsanlegg](#)

Bestilling

Behov for tilgang til vannforsyning meldes inn i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen, se kapittel 4.2.

5.5.1.6 Håndtering av avfall fra toaletter

Informasjon om anlegg for håndtering av avfall fra toaletter finnes i [oversikt over hensettingsanlegg](#)

5.6 Finansielle straffer og incentiver

5.6.1 Avgifter for ruteendringer

Det er i dag ingen avgifter for ruteendringer.

5.6.2 Reservasjonsavgifter

I henhold til jernbaneforskriften § 6-7 ilegges reservasjonsavgifter for tildelt kapasitet som avbestilles eller ikke benyttes.

Søkeren, som kan være et togselskap eller annen instans ifølge jernbaneforskriften § 1-7 bokstav p), er ansvarlig for å betale reservasjonsavgiftene.

Infrastrukturforvalteren betaler ikke reservasjonsavgifter for egen transport knyttet til vedlikehold.

Reservasjonsavgiften beregnes ut fra tidspunktet for avbestilling og omfatter både ordinært tildelt kapasitet og ad hoc-kapasitet.

Tabell 6: Reservasjonsavgifter

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

Grunnpris og påslag beregnes ut fra planlagt rute og antall togkilometer.

Tog som ikke kjøres og hvor kansellering ikke er registrert før planlagt avgang, belastes med full grunnpris og fullt påslag beregnet ut fra planlagt rute og antall togkilometer. Dette gjelder også tog innstilt grunnet markedsmessige årsaker.

Reservasjonsavgifter ilegges ikke ved forhold som omfattes av ytelsesordningen, se kapittel 5.7.

5.6.5 Incentiver og rabatter

5.6.5.1 ERTMS rabatter

Bane NOR tilbyr ingen prisinsentiver knyttet til ETCS-utstyr utover gjeldende ordning for dekning av installasjonskostnader.

5.6.5.2 Støysvake bremseklosser

Bane NOR vurderer en incentivordning for bruk av støysvake bremseklosser i samsvar med jernbaneforskriften § 6-2 (3) og relevante TSI-krav.

Eventuelle ordninger vil bli sendt på høring før implementering.

5.7 Ytelses- og kompensasjonsordninger

5.7.1. Ytelsesordning

Ytelsesordningen er utformet på grunnlag av jernbaneforskriften § 6-6 og beskrevet i AST vedlegg 4.

Ordningen gjelder for forsinkelser og innstillinger i togtrafikken, og innebærer økonomiske insentiver knyttet til oppnådd ytelsesnivå.

Formålet med ordningen er å bidra til bedre punktlighet og stabil drift.

Ordningen omfatter både betaling fra togselskap til Bane NOR og fra Bane NOR til togselskap, basert på registrerte hendelser. Det gjelder fastsatte maksimumsbeløp per periode.

Detaljer om satser, beregninger og avgrensninger fremgår av AST vedlegg 4.

Eventuelle bonusordninger kan inngå som en del av ytelsesordningen. Nærmere vilkår for slike ordninger fremgår av [AST vedlegg 4](#).

5.7.2. Kompensasjon for alternativ transport

Kompensasjonsordningen dekker 80 % av kostnadene til alternativ transport (buss/taxi) som oppstår på grunn av Bane NORs planlagte vedlikeholds- og utbyggingsaktiviteter. Dette er en ensidig ordning som er ment å redusere kostnadene for persontogsselskapene. For ytterligere detaljer, se [AST vedlegg 4](#).

5.8 Prisendringer

5.8.1 Årlige prisjusteringer

Mellom oppdateringene av beregningsgrunnlaget for infrastrukturavgiftene justeres prisene årlig.

Bane NOR bruker SSBs kostnadsindeks for drift og vedlikehold av veganlegg ved årlige prisjusteringer. Prisjusteringen skjer etter følgende prinsipp.

$$P_{t+1} = P_t \cdot KI_t Q_2$$

P_{t+1} = pris neste år

P_t = pris inneværende år

$KI Q_2$ = SSBs indeks per annet kvartal for inneværende (t) og foregående (t-1) år

Tabell 7: Prosentvis endring i prisene

	Fra 2024 til 2025	Fra 2025 til 2026	Fra 2026 til 2027
Prisindeks (t-1) kv. 2	94,8	100,4	101,2
Prisindeks (t) kv. 2	100,4	101,2	107,0
Prosentvis endring fra år t til år t+1	5,9%	0,8%	5,7%

SSB endret referanseperioden for indeksen i 1. kvartal 2025. Som følge av dette ble prisjusteringen for 2025 fastsatt til 5,4 %, selv om den reviderte indeksen senere viste en prisvekst på 5,9 %.

Prisjusteringene skjer etterskuddsvis. Oppdaterte priser for kommende år publiseres senest 1. september året før ikrafttredelse.

5.8.2 Andre prisendringer

Prisene for bruk av jernbanenettet (den minste pakken med tjenester) fastsettes og innkreves av Bane NOR i henhold til jernbaneforskriften §§ 6-1 til 6-5 og direktiv 2012/34/EU. Endringer må holde seg innenfor rammer fastsatt i jernbaneforskriften kapittel 6.

Endringer av priser for tilgang til og tjenester i serviceanlegg, tilleggstjenester og ekstratjenester varsles skriftlig til berørte brukere. Berørte brukere gis minst tre måneders høringsfrist.

Prisendringer som følge av rettskraftige dommer eller vedtak fra markedsovervåker gjennomføres uten høring.

5.9 Fakturering

5.9.1 Fakturering av den minste pakken med tjenester

Fakturering skjer etter den 15. i hver påfølgende måned. Fakturert beløp og underlag legges ut på DRAGE, som er tilgjengelig gjennom Bane NORs Kundeportal.

Bane NORs Kundeportal

Jobber du i et togselskap som har avtale med Bane NOR? Logg inn og finn nyttig informasjon.

Logg inn [↗](#)

5.9.1.1 Fakturagrunnlag

Fakturering baseres på opplysninger rapportert av togselskapene i henhold til [AST vedlegg 2](#).

Togselskapene må levere nødvendig informasjon for beregning av tjenesteverdi. Ved manglende informasjon kan Bane NOR fastsette verdien etter eget skjønn.

Faktura basert på egenrapportering kan kreve fremlagt underlag. Bane NOR kan fastsette detaljerte retningslinjer for fakturering.

Betalingsbetingelser (også ved uteblitt betaling)

Betaling skal skje innen 30 dager. Ved forsinket betaling beregnes forsinkelsesrente i henhold til forsinkelsesrenteloven § 2.

Ved vesentlig betalingsmislighold kan Bane NOR trekke tilbake tildelt kapasitet.

5.9.2 Fakturering av tilleggstenester og ekstratjenester

Faktureringsprinsippene varierer mellom de ulike tilleggstenestene og ekstratjenestene.

Vilkår for fakturering av kjørestøm fremgår av Bane NORs standardvilkår for avregning av 16 2/3 Hz energi.

Leie av togvarmeposter faktureres årlig.

6 Drift og trafikkstyring

6.1 Innledning

Denne delen gir en oversikt over reglene som styrer driften av jernbanenettet og hvordan forstyrrelser i planlagt drift håndteres. Her finner du viktig informasjon om retningslinjer for daglig drift, inkludert prosedyrer som trer i kraft ved uforutsette hendelser og avvik fra planen.

6.2 Trafikkregler

Operativt regelverk og referansedokumenter

[Bane NORs Trafikkregler for jernbanenettet \(TJN\)](#)

Operative regler for togframføring, trafikkstyring, kommunikasjon, skifting og sikker trafikkavvikling.

[Beskrivelse av infrastrukturen som underlag til JBFs strekningsbok](#)

Infrastrukturinformasjon for operativ bruk, blant annet strekningsdata, tekniske forhold og lokale forhold som er relevante for togframføring.

[Forskrift om helsekrav for operativt personale på jernbane og signaler på tog](#)

Helsekrav og medisinske krav for sikkerhetskritisk personell som utfører operative oppgaver på jernbanen.

[TSI OPE-forskriften](#)

Felles europeiske regler for togframføring, trafikkstyring og operativ jernbanedrift.

6.2.1 Togselskapets plikt til å bruke TJN

Togselskap skal følge gjeldende Trafikkregler for jernbanenettet (TJN) og øvrige operative bestemmelser som gjelder for trafikkering av Bane NORs jernbanenett

Bane NOR kan i særlige tilfeller gi unntak fra bestemmelser fastsatt av Bane NOR. Unntak kan ikke gis fra krav som følger av TSI OPE eller annet bindende regelverk.

Søknad om unntak sendes til Bane NOR Trafikk.

6.2.1.1 Endring av trafikkregler utgitt av Bane NOR

Trafikkregler og øvrige operative bestemmelser forvaltes av Bane NOR.

Endringer som følger av lov, forskrift eller europeisk regelverk kan gjennomføres uten særskilt høring i regi av Bane NOR.

Høringsprosesser gjennomføres ved behov.

Bane NOR legger utredningsinstruksen til grunn ved utarbeidelse av 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, slik som de felles europeiske regler i TSI-Ope, vil normalt ikke være gjenstand for høring i regi av Bane NOR. I slike tilfeller gjennomføres høring av den myndighet som fastsetter forskriften.

Beskrivelser av tekniske anlegg, lokale prosedyrer eller innretninger vil normalt ikke bli gjort til gjenstand for høring, og det samme gjelder endringer av disse.

6.2.2 Krav om kontinuerlig tilgjengelig transportledelse

Togselskapet skal ha en transportledelse som er tilgjengelig så lenge selskapets tog er i drift.

Transportledelsen skal ha fullmakt til å treffe nødvendige beslutninger ved avvik og driftsforstyrrelser.

Togselskapet skal til enhver tid holde Bane NOR oppdatert med korrekt kontaktinformasjon til transportledelsen. Endring av kontaktinformasjon meldes til sirkulaerer@banenor.no, og endringer vil bli gjort senest 14 dager etter at endringen er meldt inn.

6.3 Særskilte tiltak i tilfelle driftsforstyrrelser

Ved driftsforstyrrelser skal Bane NOR og togselskapene samarbeide for å gjenopprette normal togdrift, punktlighet og regularitet så raskt som mulig, dette i henhold til jernbaneforskriften § 10-4.

Aktuelle tiltak kan blant annet være prioritering, innstilling eller omdirigering av tog.

6.3.1 Prinsipper

God punktlighet og regularitet er avgjørende for både Bane NORs og togselskapenes omdømme og økonomi, samt for optimal utnyttelse av kapasiteten i jernbanenettet.

En avgjørende forutsetning for god punktlighet er at de avtalte planforutsetningene følges nøye, spesielt i områder med høy trafikk som Østlandsområdet og rundt byene Bergen, Stavanger og Trondheim. Dette må ivaretas i den daglige ruteplanleggingen.

Hva som regnes som en kritisk forsinkelse varierer avhengig av banestrekningen og faktorer som avstanden mellom krysningsspor, lengden på krysningssporene, typen sikringsanlegg, samt kapasitetsutnyttelsen og de rutetekniske forutsetningene.

I Osloområdet er en kritisk forsinkelse definert som en forsinkelse som overskrider tre minutter.

6.3.1.1 Prioriteringsregler ved uregelmessigheter i togtrafikken

Formålet med prioriteringsreglene er å sikre en enhetlig og forutsigbar håndtering av trafikkavvik, slik det også fremgår av kravene i jernbaneforskriften § 10-4.

For større trafikkavvik skal ansvarlige i trafikkområdene, i samarbeid med berørte togselskap, utarbeide aksjonsplaner for enhetlig håndtering av slike avvik.

Nærmere prioriteringsregler fastsettes i forbindelse med ruteplanleggingen og fremgår av gjeldende operative bestemmelser.

Følgende retningslinjene er ment for Bane NORs operative togledelse for å raskest mulig gjenopprette normal togdrift når det oppstår driftsforstyrrelser:

6.3.2 Operative regler

Generelt gjelder prinsippet om at tog som er i rute, skal prioriteres for å holde seg i rute.

Imidlertid kan det være situasjoner der hensynet til kjøretøyets turnering og dens betydning for gjennomføringen av ruteplanen gjør det nødvendig å avvike fra dette prinsippet.

Detaljene rundt slike avvik fastsettes i forbindelse med den gjeldende ruteplanen, og Bane NOR publiserer disse retningslinjene rett før hver ny ruteplanperiode starter. Togselskapene blir informert om de planlagte retningslinjene under kapasitetsfordelingsprosessen.

6.3.2.1 Togleders adgang til å fravike de operative retningslinjene på grunn av lokale forhold

Togleder har rett til å fravike de operative retningslinjene når situasjonen krever det, i henhold til TJN punkt 5.3.

Denne myndigheten gjelder i tilfeller der det er fare for liv og helse eller det er nødvendig for å løse eller unngå en fastlåst trafikksituasjon, så lenge det ikke øker risikoen. Toglederen må tydelig spesifisere hvilke regler som fravikes.

6.3.2.2 Særlige tiltak i tilfelle forstyrrelser

I henhold til jernbaneforskriften § 10-4, skal Bane NOR treffe alle nødvendige tiltak for å gjenopprette normal togtrafikk når det oppstår forstyrrelser, for eksempel på grunn av tekniske feil eller ulykker. Bane NOR har også myndighet til å ta andre nødvendige grep i slike situasjoner, som å trekke tilbake infrastrukturkapasitet eller rekvirere togselskapenes kjøretøy for å gjenopprette normal trafikk.

Når Bane NOR bruker sin rett til rekvisisjon, godtgjøres netto driftsrelaterte kostnader kun hvis avviket som førte til rekvisisjonen, ikke skyldes det togselskapet som blir rekvirert, eller noen de har ansvar for.

Kostnadene knyttet til bruk av Bane NORs rekvisisjonsrett vil bli belastet den parten som er ansvarlig for forstyrrelsen i togtrafikken.

6.3.3 Forstyrrelser

6.3.3.1 Forutsette problemer

Når det oppstår forutsette problemer som fører til redusert infrastrukturkapasitet, skal disse løses ut fra samme prioriteringskriterier som når infrastrukturen er overbelastet. Det vil si at tog som er i rute skal prioriteres. Imidlertid får arbeidstog som har som mål å gjenopprette den reduserte infrastrukturkapasiteten høyere prioritet enn andre tog.

Bane NOR og involverte togselskap kan i fellesskap bli enige om en annen løsning.

6.3.3.2 Uforutsette problemer

Ved uforutsette problemer som resulterer i redusert infrastrukturkapasitet, gjelder de samme prioriteringskriteriene som ved overbelastet infrastruktur. Også her skal arbeidstog som bidrar til å gjenopprette infrastrukturkapasiteten, prioriteres.

Ved slike situasjoner skal de midlertidige trafikkavviklingsløsningene være kundeorienterte, slik at de i størst mulig grad ivaretar togselskapenes kunders behov. Kvalitet i operativ avvikshåndtering spiller en viktig rolle i samhandlingen i jernbanesektoren. Dette innebærer at løsningene ikke bare skal fokusere på selve trafikkavviklingen, men også på alternativer som alternativ transport, kundekommunikasjon og annen relevant kundeforvaltning for både person- og godstog.

Kvaliteten på den operative avvikshåndteringen er avgjørende, og det gjelder tre aspekter:

1. utarbeidelsen av alternative planer i forkant av avvik
2. den operative håndteringen av avvikene
3. partenes arbeid med måling, evaluering og forbedring av avvikshåndteringen

Valgte løsninger, planer og aksjonskort for operativ avvikshåndtering skal alltid være i tråd med gjeldende sikkerhetskrav og bestemmelser, lover, forskrifter og andre relevante avtaler; se håndboken (under) for detaljert beskrivelse.

For situasjoner der Bane NOR har utarbeidet aksjonskort, skal disse følges med mindre alle involverte parter i fellesskap blir enige om en annen løsning. Aksjonskortene evalueres og oppdateres årlig i henhold til den nye ruteplanen.

Aksjonskortene skal være kundeorienterte, se håndboken for detaljert beskrivelse.

Håndbok - Kvalitet i operativ avvikshåndtering

[Last ned håndbok](#) 

Med "innskrenket infrastrukturkapasitet" menes en situasjon der det ikke er mulig å gjennomføre den planlagte togproduksjonen på en strekning, for eksempel på grunn av tekniske problemer som fjernstyringsfeil, utilgjengelige sporveksler, eller kun ett farbart spor på en dobbeltsporet strekning.

6.3.3.3 Beredskapsplan for driftsulykke

Oversikt over Bane NORs prinsipper for dimensjonering og prioriteringer i beredskapssituasjoner samt beredskapsanalyser for utvalgte objekter og strekninger er tilgjengelig på forespørsel til beredskap@banenor.no.

Beredskapsanalyser kan benyttes som grunnlag for togselskapenes egne beredskapsplaner.

6.3.3.4 Logging og lagring av samtaler i Bane NORs togradionett

I henhold til jernbaneinfrastrukturforskriften § 3-11 tredje ledd, skal Bane NOR sikre lagring av all kommunikasjon relatert til trafikkstyring, slik at den kan brukes ved eventuelle undersøkelser av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser eller andre relevante situasjoner.

Bane NOR logger og lagrer all kommunikasjon i togradionettet, og opptakene kan avspilles i følgende tilfeller:

- ved jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser som krever granskning
- for å kontrollere samtaledisiplin

Formålet med lagringen er knyttet til sikkerhetsstyring for å bidra til oppklaring av ulykker og hendelser. Alle som involveres i avspilling av disse samtaler, må vise aktsomhet for å ivareta personvernet og opprettholde taushetsplikten.

Det er utarbeidet spesifikke administrative prosedyrer for avspilling av samtaler i forbindelse med jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser.

6.4 Verktøy for informasjon om tog og overvåking

6.4.1 TIS (Train Information System)

TIS (Train Information System) er et nettbasert system utviklet av RailNetEurope (RNE) som gir sanntidsinformasjon om internasjonale togbevegelser.

Dette systemet samler og kombinerer informasjon fra forskjellige infrastrukturforvaltere og gjør det mulig å overvåke togbevegelser fra start til slutt på tvers av landegrenser.

Togselskap og terminaloperatører kan også få tilgang til TIS. De som deltar i RNE TIS Advisory Board får full tilgang til TIS-data dersom de er involvert i samme togkjøring. For togselskap og terminaloperatører som ikke er medlemmer av RNE TIS Advisory Board, kreves det gjensidige avtaler mellom partene for å få tilgang til disse dataene.

Tilgang til TIS er gratis. De som ønsker en brukerkonto, kan sende en forespørsel til RNE TIS Support.

Kontakt TIS Support

✉ support.tis@rne.eu

📍 Adresse

Nettsted: rne.eu [↗](#)

6.5 Kunde- og trafikkinformasjon

Bane NOR gir kunde- og trafikkinformasjon gjennom skjermer, høyttalere, apper, banenor.no og statisk skilting. Fasilitetene på hver enkelt stasjon er beskrevet i [vår oversikt over stasjoner](#).

Standarden for kunde- og trafikkinformasjon er utformet av Bane NOR i samarbeid med togselskapene. Bane NOR har en koordinerende rolle for å sikre at informasjonen er operatørnøytral.

Informasjonselementene og reglene for hvordan informasjonen presenteres på stasjonene er basert på innsikt i kundenes behov og krav til universell utforming, som reguleres i TSI PRM (Technical Specification for Interoperability for Persons with Reduced Mobility). For en detaljert beskrivelse av denne tjenesten, se Håndbok for Kunde- og trafikkinformasjon i Bane NORs kundeportal.

Bane NORs Kundeportal

Jobber du i et togselskap som har avtale med Bane NOR? Logg inn og finn nyttig informasjon.

[Logg inn](#) 

Kunde- og trafikkinformasjon bygger på data fra Bane NOR og togselskapene. Partene har ansvar for at informasjonen de leverer er korrekt og oppdatert.

Togselskapene skal levere nødvendige data i samsvar med AST.

Informasjon som er relevant for de reisende gjøres tilgjengelig gjennom etablerte grensesnitt og åpne data-løsninger for blant annet togselskapene, Entur og andre autoriserte aktører.

7 Serviceanlegg

7.1 Innledning

Denne delen gir en detaljert oversikt over serviceanlegg knyttet til Bane NORs jernbanenett, med informasjon om vilkårene for tilgang, tilgjengelige tjenester, og tilhørende priser. Både Bane NORs egne serviceanlegg og anlegg som drives av andre aktører dekkes her. For eksterne serviceanlegg vil du enten finne informasjon direkte i Network Statement eller få henvisninger til relevante nettsteder med nødvendig informasjon, i tråd med jernbaneforskriftens krav.

På vår nettside [Serviceanlegg](#) vil du finne informasjon om infrastruktur og serviceanlegg. Denne siden erstatter relevante vedlegg i Network Statement.

Bane NOR er en del av [Rail Facilities Portal](#) [↗](#), en plattform der serviceanleggsoperatører kan oppfylle sine lovpålagte forpliktelser om informasjonskrav og markedsføre sine tjenester internasjonalt, noe som gir en enkel og effektiv måte å nå ut til togselskap og andre interessenter.

Vi gir også nyttig veiledning til drivere av serviceanlegg som ikke forvaltes av Bane NOR. Malen [Common template for service facilities](#) [↗](#) fra RNE som kan benyttes for å gi infrastrukturforvaltere nødvendig informasjon, samt detaljer om frister for innsending.

7.2 Oversikt over serviceanlegg

Serviceanlegg tilknyttet jernbanenettet og tjenester i disse er beskrevet i oversikten nedenfor samt i vedleggene det henvises til. Forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2017/2177 beskriver krav til innhold i serviceanleggsbeskrivelser.

Tabell 1: Oversikt over serviceanlegg

Jernbaneforskriften § 4-2	Serviceanlegg	Nettside/Kapittel
a)	Stasjoner for passasjerer	Stasjoner på banenor.no
b)	Godsterminaler	Terminaler på banenor.no
b)	Tømmerterminaler	
c)	Skiftespor	
d)	Hensettingsspor	Hensettingsområde på banenor.no
e)	Vedlikeholdsanlegg/verksted	Verksted på banenor.no
f)	Andre tekniske anlegg	Kapittel 7.3.7
g)	Havneanlegg	Terminaler på banenor.no
h)	Avlastningsanlegg	Kapittel 7.3.9
i)	Påfyllingsanlegg for drivstoff	Kapittel 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

I henhold til jernbaneforskriften § 4-2 skal alle som driver serviceanlegg gi tilgang, inkludert sportilgang, til alle søkere på ikke-diskriminerende vilkår. Dette gjelder både anleggene og de tjenestene som tilbys der.

For Bane NORs serviceanlegg (unntatt verksteder) gjelder prising basert på marginalkostnadsprinsippet. For stasjoner er prisen inkludert i den minste pakken med tjenester (se del 5 for mer informasjon), siden stasjonene ligger ved hovedspor. Tilgang til spor som Bane NOR forvalter frem til andres serviceanlegg er også inkludert i den minste pakken med tjenester.

Togselskap og andre søkere har rett til tilgang til serviceanlegg og tjenester som Bane NOR driver, som beskrevet i jernbaneforskriften § 4-2. For tilgang til og tjenester i serviceanlegg som ikke drives av Bane NOR, må søkere henvende seg direkte til den som driver det aktuelle anlegget.

- For informasjon om krav til innhold i anmodning om kapasitet og tjenester i serviceanlegg, se kapittel 4.2.6.
- For informasjon om behandling av anmodninger om tilgang til serviceanlegg, se kapittel 4.5.3.
- For oversikt over de ulike fristene knyttet til kapasitetsfordelingsprosessen for R28, se kapittel 4.5.1.9.

7.3.1.2 Prising av tjenester i serviceanlegg

I henhold til jernbaneforskriften § 6-9 (3) fastsetter Bane NOR priser for tjenester i sine serviceanlegg. Prisen kan maksimalt være lik den kostnaden som kreves for å tilby tjenesten (her kalt produksjonskostnad), inkludert en rimelig fortjeneste. Produksjonskostnaden omfatter alle direkte og indirekte kostnader, samt kapitalkostnader relatert til tjenesten.

Indirekte kostnader inkluderer regnskap, innfordring, lønnsutbetalinger, revisjon, personaltjenester, HMS, IKT-tjenester, post-, arkiv- og sentralbordtjenester. Kapitalkostnader omfatter anleggsavskrivning og kalkulatorisk rente, det vil si den avkastningen Bane NOR kunne oppnå ved å investere de midlene som brukes til tjenesten i stedet. Kostnaden, som legges til grunn for prisen, blir dermed uavhengig av hvilken finansieringsform som velges (bruk av lån eller egenkapital).

En «rimelig fortjeneste» er definert i jernbaneforskriften § 1-7 bokstav n), og prisen skal stå i forhold til det faktiske bruksomfanget av tjenesten. For prisfastsettelse av stasjoner, hensettingsanlegg og godsterminaler henvises det til dokumentasjonsrapportene under.

Dokumentasjonsrapporter

[Prising av stasjoner](#)

Høringsvedlegg til Network Statement 2022

[Prising av hensetting for persontog](#)

Høringsvedlegg til Network Statement 2022

[Prising av hensettingsspor for godstog](#)

Høringsvedlegg til Network Statement 2023

[Vedlegg 5 Tilgang til godsterminaler](#)

7.3.2 Stasjoner for passasjerer

7.3.2.1 Generell informasjon

Det er 334 operative stasjoner tilrettelagt for passasjerutveksling med plattformer for av- og påstigning. Stasjoner driftes, vedlikeholdes, fornyes og utvikles av Bane NOR som en del av de tjenester som tilbys reisende og togselskapene.

For detaljer om hver enkelt stasjon, inkludert hvilke tjenester som tilbys både til togselskap og passasjerer, se [oversikt over stasjoner](#). Kontaktinformasjon for hver stasjon finnes på [Bane NOR Eiendom](#).

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

7.3.2.2 Tjenester

Stasjonstjenester inkluderer drift og vedlikehold av stasjonen, herunder:

- utvendig og innvendig renhold
- korrektivt og forebyggende vedlikehold
- belysning (utvendig og innvendig)
- drift og vedlikehold av tekniske anlegg (for eksempel heiser, ventilasjonsanlegg, oppvarming og alarmsystemer)
- vaktmestertjenester og vakthold
- brøyting og strøing av plattformer og tilkomstarealer

Plattformer for av- og påstigning regnes som en del av jernbaneinfrastrukturen i henhold til jernbaneforskriften § 4-1 c) er inkludert i den minste pakken med tjenester. Dette gjelder også enkelte adkomstveier for passasjerer, samt sikkerhets- og teknisk utstyr knyttet til jernbaneinfrastrukturen.

Stasjonstjenester omfatter også formidling av kunde- og trafikkinformasjon. Tjenestetilbudet varierer mellom stasjoner avhengig av standard og størrelse. For detaljer om fasilitetene ved hver stasjon, se [oversikt over stasjoner](#).

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

7.3.2.3 Beskrivelse av serviceanlegg

For oversikt over publikumsfasiliteter, kart, informasjon om spor og plattformer samt skjematiske sporplaner, se [oversikt over stasjoner](#).

7.3.2.4 Priser

Tjenestene spesifisert i kapittel 7.3.2.2 prises etter produksjonskostnad pluss en rimelig fortjeneste. Prisene for stasjonstjenester er basert på trafikkpakker. For mer informasjon, se rapporten Prising av stasjoner i kapittel 7.3.1.2.

- **Enkeltstasjoner:** årsabonnement beregnes basert på stasjonens totale kostnader.
- **Flerbrukerstasjoner:** kostnadene fordeles mellom brukerne etter andelen av avganger ved stasjonen i ruteplanen.

Tabell 2: Gjeldende priser for enbrukerstasjoner for 2028 (basert på 2027-priser)

Portefølje	Sum kostnader
Trafikkpakke 1	54 493 608
Trafikkpakke 2	131 246 351
Trafikkpakke 3	48 316 190
Trafikkpakke Øst: Andel Gjøvikbanen	17 219 354
Trafikkpakke Øst: Øvrige banestrekninger	196 413 237

Tabell 3: Gjeldende priser for flerbrukerstasjoner for 2028 (basert på 2027-priser og faktiske passasjerutvekslinger i 2025)

Portefølje	Sum kostnader	Avganger 2025	Estimert kostnad per avgang
Flerbrukerstasjoner	338 073 434	2 442 840	138

Prisene i 2028 vil bli justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av vegbaner. For mer informasjon, se kapittel 5.8.

Eksempel på beregning av årsabonnement for trafikkpakke j:

$$\begin{aligned} & \text{Sum kostnader for enbrukerstasjoner i trafikkpakke } j \\ & + (\text{Avganger fra flerbrukerstasjoner i trafikkpakke } j * \text{Kostnad per avgang}) \end{aligned}$$

For selskaper uten trafikkpakke, beregnes årsabonnementet som antall avganger fra flerbrukerstasjoner multiplisert med kostnad per avgang.

7.3.2.5 Tilgangsbetingelser

Se del 3 Tilgangsbetingelser og del 4 Kapasitetsfordeling for mer informasjon.

7.3.2.6 Kapasitetsfordeling

Se del 4 Kapasitetsfordeling.

7.3.3 Godsterminaler

7.3.3.1 Generell informasjon

Godsterminalenes geografiske plassering, detaljerte beskrivelser, og kontaktinformasjon er tilgjengelige på oversikter over [terminaler](#) og [sidespor](#).

7.3.3.2 Tjenester

Godsterminaltjenester inkluderer:

- utstedelse av lisenser til operatører for servicetjenester på terminalen
- IKT-løsninger (inkludert Terminal Operations System - TOS)
- feiling, rydding og renhold av terminalområdet
- vedlikehold av spor, kontaktledninger, signalanlegg og annet teknisk utstyr
- aksess-/gatekontroll og annet vakthold
- utvendig belysning og elektroarbeid (inkludert sporvekselvarme)
- snøbrøyting og strøing (brøyting av spor, lastegater og tilkomstarealer)
- areal for lagring av lastbærere

Trafikkstyring – det vil si styring av tog-, lokomotiv- og vognbevegelser på terminalen – er inkludert i Den minste pakken med tjenester.

Tjenestetilbudet varierer mellom terminalene avhengig av standard og størrelse. Terminalene deles inn i to kategorier: kombi-/vognlastterminaler og tømmerterminaler.

Godsramper tilpasset for lasting og lossing er en del av jernbaneinfrastrukturen etter jernbaneforskriften § 4-1 c) og omfattes av den minste pakken med tjenester, også når godsrampe ligger i tilslutning til eller er tilknyttet en godsterminal. Tilgangstjenesten gjelder også bruken av terminalsporene.

Bane NOR leverer ikke skifte-, laste- og lossetjenester på terminalen. Togselskap må anmode forhåndsgodkjente terminaloperatører om tilgang til disse tjenestene.

For informasjon om hvilke terminaloperatører som utfører tjenester ved de enkelte terminalene, se [oversikt over terminaler](#).

For godsterminaler med godkjent trafikk i henhold til ruteplan er ankomstsporene åpne for tog døgnet rundt hele året. Åpningstider for inn- og utekspedering av gods, samt inn- og utkjøring av biler, kan variere.

7.3.3.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Se [oversikt over terminaler](#) for mer informasjon om de enkelte terminaler. Her finner du også informasjon om tømmerterminaler og havneterminaler og havnespor.

7.3.3.4 Priser

Priser for tilgang til godsterminaler i Bane NORs regi fastsettes i henhold til marginalkostnad. 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 per meter i 2018-priser for kombi-/vognlastterminaler eksklusiv kapitalbindingen.

Basert på sporlengdene på terminalene ble kostnadene for den enkelte terminal kalkulert. Basert på antall anløp per terminal ble marginalkostnadene for tilgang til godsterminalene estimert ved minste kvadraters metode. Dette framgår av kapittel 2.5 og 3.2.2 i [vedlegg 5 Tilgang til godsterminal](#) (tidligere kalt Tjenestekatalog) som ble utarbeidet i 2016 og revidert i 2024.



For tømmerterminaler vil kostnadene være vesentlig lavere.

Prising for bruk av kombi-/vognlastterminal er delt i to: terminalavgift og terminaltjenester.

Terminalavgift

Bane NOR innkrever terminalavgift etter satsene beskrevet i Tabeller 4 og 5.

Tabell 4: Priser for tilgang til kombi-/vognlastterminaler (2027-priser)

Terminal	Pris per toganløp
Alnabru	238
Rolvøy	383
Kristiansand/Langemyr	383
Ganddal	383
Bergen/Nygårdstangen	383
Åndalsnes	383
Trondheim/Brattøra/Heimdal	159
Mosjøen	383
Mo i Rana	383
Fauske	332
Bodø	250
Narvik/Fagernes	383

Tabell 5: Priser for tilgang til tømmerterminaler (2027-priser)

Terminal	Pris per toganløp
Atna	32
Auma	32
Borgestad	32
Braskereidfoss	32
Bø	32
Flesberg	32
Formofoss	32
Hove	32
Hønefoss	32
Jevnaker	32
Koppang	32
Kvam	32
Lassemoen	32
Lunde	32
Nesbyen	32
Nordsenga	32
Steinkjer	32
Støren	32
Sørli	32
Vestmo	32

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

Prisene i 2028 vil bli justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av vagnarlegg; for mer informasjon, se kapittel 5.8.

Terminaltjenester

Leverandør av terminaltjenester tar betalt for de tjenestene som ytes. Alle terminaltjenester utføres av forhåndsgodkjente terminaloperatører. Togselskapene må inngå tjenesteavtale med disse operatørene.

For informasjon om hvilke terminaloperatører som utfører tjenester ved de enkelte terminalene, se [oversikt over terminaler](#).

7.3.3.5 Tilgangsbetingelser

Tilgangsbetingelser for bruk av godsterminaler er delt i to: Bane NORs tilgangsbetingelser og terminaloperatørens tjenestevilkår.

Bane NORs tilgangsbetingelser

Tilgangsvilkår for togselskap til laste og losseområder på Bane NORs godsterminaler, utover tildelte ruteleier gjennom kapasitetsfordelingsprosess, er som følger:

- Data må utveksles med Bane NORs TOS. Detaljer er beskrevet i [AST, vedlegg 2: Trafikkdata til Bane NOR](#).
- Togselskap må ha avtale med terminaloperatør med gyldig tilgangsavtale med Bane NOR, eller selv inngå slik avtale.
- Øvrige bestemmelser finnes i [Terminalhåndboken](#).

7.3.3.6 Kapasitetsfordeling

Kapasitet på godsterminalene tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Denne prosessen er beskrevet i del 4 Kapasitetsfordeling.

For å maksimere effektiviteten i bruken av Bane NORs terminaler er det etablert makstider for lasting og lossing. Disse makstidene fungerer som et utgangspunkt for sporplanlegging, men avvik kan tillates dersom sporkapasiteten tillater det og dersom avviket medfører mer effektiv bruk av terminalen.

Tabell 6: Makstider for terminaler

Terminaltype	Aktivitet	Makstid
Kombiterminal	Avgående tog	2:00
	Ankommende tog	2:15
	Spiss-snuing	3:30
Tømmerterminal	Lasting og lossing	5:00

7.3.3.7 Koordinering

Hensikt

Disse prinsippene beskriver Bane NORs tilnærming til kapasitetsfordeling i godsterminaler. Målet er å sikre en nøytral, forutsigbar og samfunnseffektiv tildeling av plass i laste-/lossespor.

Utførelse

Bane NOR tilstreber å imøtekomme alle søknader om spor i godsterminaler. Når kapasiteten ikke er tilstrekkelig til å dekke alle søknader, vil Bane NOR forsøke å koordinere søknadene (se kapittel 4.2). Bane NOR kan komme med forslag til kapasitetsfordeling som kan avvike fra de opprinnelige søknadene innen rimelige grenser.

Godsterminaler har ulike spesifikasjoner som sporlengde, behov for skiftekapasitet og nærhet til depot (se anbefalte prinsipper under). Kapasitetsfordelingen vil ta hensyn til disse faktorene for å oppnå en effektiv utnyttelse.

Hvis togselskapene ikke aksepterer Bane NORs forslag til kapasitetsfordeling, kan prosessen gå videre til samordning, eventuelt erklæring av overbelastet infrastruktur samt eventuell tvisteløsning. Samfunnsøkonomisk analyse kan da benyttes for å løse konflikten.

Forutsetninger for søknader om kapasitet i godsterminaler

- Togselskapene må søke om spesifikke laste-/lossespor i anmodningsskjemaet som finnes i [vedlegg 4.2.6 Anmodning om kapasitet i serviceanlegg og tjenester i disse](#) (skjemaet legges ved søknaden om ruteleie). Bane NOR fastsetter veiledende tider i sporene, og det er en forutsetning for søknaden at togselskapene ikke kan kreve mer tid enn den angitte veiledende tiden.
- Terminalspekifikk driftsvilkår er krav Bane NOR stiller til togselskapene, relatert til bruk av terminalen, som bruk av laste-/lossespor, hensettingsspor, depotområder, anleggsperioder. Driftsvilkårene vil være tilgjengelige i Bane NORs Terminalhåndbok.
- Bane NOR kan holde av kapasitet for uforutsette hendelser, som skadde vogner, for å sikre forsvarlig drift.

Prioritering av PaPs-ruter

PaPs-ruter (pre-arranged paths) er forhåndskonstruerte ruter gjennom godskorridorer til og fra Europa. Norge er en del av ScanMed RFC-korridoren. PaPs-ruter inkluderer både kapasitet på linjen og i laste-/lossespor. Kapasiteten for PaPs-ruter fastsettes før den årlige kapasitetsfordelingsprosessen og tilgjengeliggjøres som ferdige katalogruteleier som togselskap kan søke på. PaPs-rutene, inkludert tid i på godsterminalen, er en av ruteplanforutsetningene som skal hensyntas i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen.

Prinsipper for forslag til kapasitetsfordeling i samordningen

Hvis Bane NOR finner at ikke alle søknadene kan imøtekommes fullt ut, vil kapasitetsfordelingen baseres på følgende prinsipper, i prioritert rekkefølge:

1. **Toglengde i forhold til lengde på laste-/lossespor:** Lange laste-/lossespor skal fortrinnsvis brukes til lange tog.
2. **Rutetider (avgangs-/ankomsttid):** Lasting skal startes så nær avgangstid som mulig, og lossing så nær ankomsttid som mulig, for å minimere ventetid og optimalisere kapasitetsbruken.
3. **Minimering av skifting:** Kapasitetsfordelingen skal forsøke å minimere behovet for skifting, for å forbedre effektiviteten og redusere tidsbruken.
4. **Nærhet til depot:** Fordelingen av kapasitet i laste-/lossespor skal ta hensyn til avstanden til depot, for å optimalisere logistikk og håndtering.
5. **Minimering av endringer i søknader om internasjonale ruteleier:** Kapasitetsfordelingen skal i størst mulig grad unngå å endre eksisterende internasjonale ruteleier for å sikre kontinuitet i internasjonal godstransport.
6. **Andre relevante forhold:** Eventuelle andre relevante forhold, inkludert økonomiske konsekvenser som søkeren har gjort gjeldende i kapasitetssøknaden, vil også bli vurdert.

Fravik fra prinsippene om koordinering

Terminalene kan ha behov for å fravike prinsippene hvis alternative løsninger viser seg å være mer hensiktsmessige. For eksempel kan det være mer fordelaktig å benytte alle tilgjengelige spor, selv om det i enkelte tilfeller kan medføre at enkelte spor benyttes lite.

Hvis Bane NOR foreslår å fraviker prinsippene, skal dette skje i samråd med de berørte togselskapene. Fraviket må begrunnes skriftlig.

7.3.4 Skiftestasjoner og skifteanlegg

7.3.4.1 Generell informasjon

Skifting kan utføres på flere steder i Bane NORs nettverk. Skifting utføres av hvert togselskap for eget materiell på områder hvor baneforholdene tillater dette. Ved enkelte lokasjoner tilbyr togselskap skifting som en kommersiell tjeneste til andre.

For en oversikt over lokasjoner hvor skifting tilbys som av togselskap som kommersiell tjeneste, se tabellen i kapittel 7.3.4.2 Tjenester.

7.3.4.2 Tjenester

Tabell 7: Togselskap som tilbyr skifting på ulike lokasjoner

Terminal	CargoNet	Grenland Rail	OnRail
Alnabru	X		X
Sundland (Drammen)	X	X	
Elverum		X	
Kongsvinger			
Hamar			
Halden		X	
Kongsberg/Flesberg		X	
Ørvik (Brevik)		X	
Borgestad			
Ganddal	X		X
Bergen/Nygårdstangen	X		X
Trondheim/Brattøra	X		
Narvik/Fagernes	X		
Heimdal	X		X
Langemyr	X		
Rolvøy	X		
Sarpsborg	X		
Fauske	X		
Mo i Rana	X		
Mosjøen	X		

Operatører som tilbyr skifting

For ytterligere informasjon om tjenestetilbud fra operatører som tilbyr skifting, se operatørens nettsider.

[CargoNet](#) 

[Grenland Rail](#) 

[OnRail](#) 

Bane NOR tilbyr for tiden ikke skifting. Ved behov kan Bane NOR formidle kontakt med virksomheter som kan utføre skifting på andre steder enn de som er nevnt i tabellen over.

Kontakt Bane NORs OSS

✉ ruteplan@banenor.no

7.3.4.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Se informasjon om relevante anlegg eller spor i våre oversikter over terminaler og sidespor.

7.3.4.4 Priser

Prising for bruk av skifteanlegg er delt i to: terminalavgift og betaling for tjeneste.

Terminalavgift

Bane NOR innkrever terminalavgift. Se kapittel 7.3.3.4 for detaljer om priser for tilgang til godsterminaler.

Betaling for tjeneste

Leverandør av skiftetjenesten tar betalt for tjenesten. Se kapittel 7.3.4.2, tabell 6 for informasjon om hvilke togselskap som tilbyr skifting på de ulike terminalene.

7.3.4.5 Tilgangsbetingelser

Tilgangsvilkår til skifteområdene er som følger:

- **Tildelt ruteleie:** ruteleiet skal være i samsvar med kapasitetsfordelingsprosessen
- **Avtale med Bane NOR:** togselskap får rett til å benytte Bane NORs skifteområder ved å inngå AST med Bane NOR

Sikkerhets- og teknisk utstyr på skiftestasjoner og skifteanlegg er en del av jernbaneinfrastrukturen etter kapittel 5.2 og omfattes av den minste pakken med tjenester.

Se kapittel 7.3.4.2, Tabell 6 for informasjon om hvilke togselskap som tilbyr skifting på de ulike terminalene.

7.3.4.6 Kapasitetsfordeling

Kapasitet tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Denne prosessen er beskrevet i del 4 Kapasitetsfordeling.

7.3.5 Driftsbanegårder og hensetting

7.3.5.1 Generell informasjon

Bane NOR tilbyr hensetting på flere lokasjoner over hele landet. For detaljert informasjon om de enkelte driftsbanegårder og hensettingsanlegg, se [vår oversikt over hensettingsområder](#).

7.3.5.2 Tjenester

Tjenesten omfatter «parkering» av både person- og godstog, både for driftspause og langsiktig hensetting.

Bane NOR tilbyr ikke klargjøringstjenester som innvendig vask og lignende. Brukere kan imidlertid benytte egne leverandører for slike tjenester ved Bane NORs anlegg.

For informasjon om tjenester som tilbys eller kan tilbys ved det enkelte anlegg, se [vår oversikt over hensettingsområder](#).

Strømforsyning for hensatte kjøretøy

For kjøretøy med egen strømvaktar:

- **Hovedløsning:** fra kontaktledningen (inkludert redundans)
- **Midlertidig reserveløsning:** eksisterende togvarmeposter for kjøretøy med tilkoblingsmulighet

For kjøretøy uten egen strømvaktar:

- Hovedløsning: fra togvarmepost

Hovedvilkår

- Hensetting under spenningssatt kontaktledning må oppfylle elsikkerhetskrav, mottatt strømforsyning eller ikke.
- Klatrevennlig materiell skal ikke stå under spenningssatt kontaktledning uten korrekt sikring. For mer informasjon, se [TRV – Veiledning for elsikkerhet ved hensetting under spenningssatt kontaktledning](#).
- Vilkår for elsikkerhet, inkludert klatrevennlig materiell, er beskrevet i TRV (se lenke over), SJN 2.9, og TJN 3.20.

7.3.5.3 Beskrivelse av serviceanlegg

For beskrivelser av de enkelte anleggene, se [vår oversikt over hensettingsområder](#).

7.3.5.4 Priser

Prising for bruk av Bane NORs hensettingsspor følger marginalkostnaden og er inkludert i den minste pakken med tjenester.

Priser hensetting av persontog

Hensetting av persontog prises i henhold til kostnadene for å yte tjenesten, inkludert en rimelig fortjeneste. Kostnadene omfatter:

- drift og vedlikehold
- trafikkstyring
- administrasjon
- kapitalkostnader

I forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen fastsettes også behovet for hensetting. Prisene er i utgangspunktet et års «abonnement» og er fastsatt per meter togmateriell. For flerbrukeranlegg er prisene timebaserte og fastsatt ut fra antall tildelte timer.

Parkering under én time er gratis i flerbrukeranleggene.

For mer informasjon om prisingen av hensettingsområder, se rapporten Prising av hensetting for persontog i kapittel 7.3.1.2.

Tabell 8: Abonnementspriser for hensetting/parkering (2028-priser)

Hensettingsområde	Årspris per meter	Timepris per meter
Østlandet	5 537	1,53
Resten av landet	3 141	0,87

Hensetting faktureres basert på kjøretøyets lengde.

Prisene i 2028 vil bli justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganlegg; se kapittel 5.8.

Priser for hensetting av godstog

Prisene for godstog følger en prismodell innført i 2023. For dokumentasjon, se rapporten Prising av bruk av hensettingsspor for godstog i kapittel 7.3.1.2.

Driftshensetting av godstog

Bruk av hensettingsspor er gratis de første 48 timene etter ankomst ved terminal/hensettingsområde.

Segmentering av godstog

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 defineres som A-område.

Prisenhet for godstog

Det vil bli en abonnementsbasert prising for bruk av hensettingsspor for godstog. Det vil si at togselskap betaler en årlig pris basert på planlagt hensetting i ruteplanen.

Togselskap 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 for godstog

Ved oppståtte behov som ikke er med i ruteplan, vil togselskapet måtte betale en timepris tilsvarende timeprisen ved tildelt hensetting.

Kostnadsgrunnlag og priser for godstog

Kostnadene omfatter:

- drift og vedlikehold
- avskrivninger
- trafikkstyring

Pris skal ikke overstige kostnaden ved å yte dem, med et tillegg for en rimelig fortjeneste. I dette tilfellet settes prisene betydelig lavere enn kostnaden knyttet til å yte tjenesten. Gjeldende priser for 2027 er beskrevet i tabell 8.

Tabell 9: Pris per time per påbegynt 100 meter materiell i kroner (2027-priser)

Hensettingsområde	Pris første 48 timer	Pris etter 48 timer
Alnabru	0	33
Andre områder	0	7

Prisene i 2028 vil bli justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganlegg; se kapittel 5.8.

7.3.5.5 Tilgangsbetingelser

Togselskap og andre søkere får tilgang til driftsbanegårder og hensettingsanlegg ved å inngå AST med Bane NOR. Søknad om bruk av driftsbanegårder og tjenester skal gjøres til gjeldende priser.

Bruk av sidespor for lagring av kjøretøy:

- **Korttidslagring:** Søkere som har behov for spor til lagring av kjøretøy som benyttes i daglig og regelmessig drift skal melde inn dette behovet i kapasitetsfordelingsprosessen (les mer i del 4 Kapasitetsfordeling).
- **Langtidslagring:** Søkere som har behov for sporplass til langtidslagring av kjøretøy skal ta behovet opp med Bane NORs OSS.

En forespørsel skal inneholde følgende opplysninger:

- behov for sporplass (målt i meter)
- eventuelt behov for tilleggstjenester (som for eksempel elektrisk kraft til oppvarming av tog)
- foretrukket lagringssted
- aksellast

Alle behov for tilgang til spor for arbeid på kjøretøy skal følge Bane NORs Operative Regelverk.

Kontakt Bane NOR

✉ postmottak@banenor.no

7.3.5.6 Kapasitetsfordeling

Kapasitet tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Denne prosessen er beskrevet i del 4 Kapasitetsfordeling.

7.3.6 Vedlikeholdsanlegg

7.3.6.1 Generell informasjon

Bane NOR har ulike roller på de ulike vedlikeholdsanleggene i Norge. Flere av Bane NORs vedlikeholdsanlegg er utleid gjennom avtaler, enten med togselskap eller vedlikeholdsutøvere.

I anlegg som er 100% utleid, styrer leietaker kapasiteten. Dette gjelder følgende anlegg:

- Bergen
- Bodø
- Brattøra (Trondheim)
- Fagernes (Narvik)
- Filipstad (Oslo)
- Flåm
- Kongsvinger
- Kvaleberg (Stavanger)
- Lodalen Fjellstallen (Oslo)
- Marienborg Motorvogn Verksted
- Marienborg Lokstall
- Støren Verksted

På øvrige vedlikeholdsanlegg styrer Bane NOR kapasiteten, og vedlikeholdsutøvere har ikke eksklusiv tilgang. Togselskap med avtale om tilgang kan benytte seg av andre vedlikeholdstilbydere. Dette gjelder følgende anlegg:

- Alnabru (Oslo)
- Grorud (Oslo)
- Lodalen (Oslo)
- Marienborg Tine og Spylehall, Lokverksted og Diagnose
- Marienborg Vaskehall (Togvask) og Sanitærbygg 1
- Skien
- Sundland (Drammen)

En fullstendig oversikt over vedlikeholdsanlegg finnes på [vår oversikt over verksteder](#).

Hovedprinsipper for kapasitetsfordeling der Bane NOR er driver av anlegget

Bane NOR er forpliktet til å gi tilgang til og bruk på objektive og like (transparente) vilkår til Togselskap og andre jernbaneaktører i henhold til jernbaneforskriften, spesielt jernbaneforskriftens § 4-2 og 4-3, og basert på Togselskapenes saklige klargjørings- og vedlikeholdsbehov.

Bane NOR skal sørge for at det sikres rettferdig fordeling av spor, tilgjengelighet i verkstedbygninger og andre verkstedfasiliteter, og at usaklig forskjellsbehandling ikke finner sted.

Bane NOR kan imidlertid foreta nødvendige samordninger og prioriteringer av hensyn til optimal utnyttelse av verkstedkapasiteten.

7.3.6.2 Tjenester

Bane NOR tilbyr ikke vedlikeholdstjenester for togmateriell.

På anlegg hvor Bane NOR styrer kapasiteten, er togselskap ansvarlige for å inngå avtaler om vedlikeholdstjenester med en vedlikeholdsutøver eller bruke egne ressurser.

For informasjon om tjenester på anlegg hvor Bane NOR ikke styrer kapasiteten, se [vår oversikt over verksteder](#).

7.3.6.3 Beskrivelse av serviceanlegg

For informasjon om fasilitetene på de ulike vedlikeholdsanleggene, se [vår oversikt over verksteder](#). Bane NOR gjør oppmerksom på at avvik kan forekomme ettersom tilbudet utvikles.

7.3.6.4 Priser

Bruk av anlegg som forutsetter bruk av jernbaneinfrastruktur som prises som en del av den minstepakken med tjenester, prises også som en del av den minste pakken med tjenester, uavhengig av anleggets eierskap eller hvem som styrer kapasiteten.



Pris for verkstedtilgang beregnes etter mottatt forespørsel og avhenger av flere faktorer som avklares ved forespørselen. Verkstedtilgang prises etter prinsippet om kostpris med tillegg for en rimelig fortjeneste.

7.3.6.5 Tilgangsbetingelser

Bane NORs generelle tilgangsbetingelser er beskrevet i del 3 Tilgangsbetingelser.

For vedlikeholdsanlegg der Bane NOR styrer kapasiteten vil det tilkomme særskilte leie- og driftskostnader. Søker må inngå avtale med Bane NOR om tilgang. Togselskap og andre søkere som ønsker avtale kan kontakte Bane NORs serviceanlegg.

Kontakt Bane NOR

✉ postmottak@banenor.no

Vedlikeholdsutøvere fastsetter selv vilkår for tjenestene de yter.

Bane NOR fastsetter ikke tilgangsbetingelser for anlegg der Bane NOR ikke styrer kapasiteten. Se kapittel 7.3.6.1 for oversikt over hvilke anlegg dette gjelder.

7.3.6.6 Kapasitetsfordeling

Sportilgang fram til vedlikeholdsanlegg tildeles gjennom Kapasitetsfordelingsprosessen. Denne prosessen er beskrevet i del 4 Kapasitetsfordeling.

Kapasitetsfordeling i de vedlikeholdsanleggene der Bane NOR ikke styrer kapasiteten fastsettes og beskrives av den som styrer kapasiteten. For mer informasjon, se [oversikt over verksteder](#).

Kapasitet i de vedlikeholdsanleggene der Bane NOR styrer kapasiteten tildeles i henhold til «rutine for styring og forvaltning av sporbruksplan». For mer informasjon, se [oversikt over verksteder](#) og kapittel 7.3.6.1.

7.3.7 Andre tekniske anlegg, herunder rengjørings- og vaskeanlegg

7.3.7.1 Generell informasjon

Rengjørings- og vaskeanlegg er som oftest tilknyttet vedlikeholdsanlegg. For en oversikt over tilgjengelige tjenester i andre tekniske anlegg, inkludert rengjørings- og vaskeanlegg, se [oversikt over serviceanlegg](#).

7.3.7.2 Tjenester

7.3.7.2.2 Tilstandsovervåking av rullende materiell»

Bane NOR tilbyr en tjeneste for tilstandsovervåking av rullende materiell basert på målinger fra detektoranlegg langs infrastrukturen. Formålet med tjenesten er å avdekke feil og skader på hjul og hjullager på et tidlig tidspunkt.

FleetONE

Fire lokasjoner med hjulskadedetektorer og tre lokasjoner med akustiske lagerskadedetektorer (2025) er koblet til det sentrale overvåkingssystemet FleetONE (per desember 2025), som eies og driftes av Bane NOR.

Passering av detektorer som er tilkoblet FleetONE gir informasjon om tilstanden til togets hjul og hjullager. Systemet kan blant annet avdekke:

- hjulslag
- hjulskader
- skader på hjullager
- andre avvik relatert til hjul og lager

Togselskapene har selv ansvar for å følge opp og overvåke eget rullende materiell ved bruk av tjenesten. Bane NOR oppfordrer togselskapene til å benytte informasjonen aktivt for forebyggende vedlikehold og sikker drift.

Dagens løsning nærmer seg slutten av sin tekniske levetid. Feil på enkeltkomponenter kan derfor medføre bortfall av målinger fra enkelte detektorer.

I tilfeller hvor infrastrukturen skades og det er mistanke om at skaden skyldes feil på rullende materiell, kan data fra detektorsystemene benyttes som grunnlag for å vurdere ansvarsforhold. Dette kan medføre erstatningskrav mot ansvarlig part.

RFID-merking

For å kunne benytte tjenesten skal alt rullende materiell være utstyrt med RFID-brikker.

RFID benyttes til identifisering av rullende materiell i overvåkingssystemet og muliggjør rask og entydig identifikasjon av tilhørende togselskap ved registrerte hjul- eller lagerskader.

Togselskapet har ansvar for at:

- alt rullende materiell er utstyrt med RFID-brikker i henhold til gjeldende krav
- RFID-brikkenes identifikatorer er korrekt oppbygd og registrert

RFID-merking er obligatorisk. Bane NOR kan ilegge sanksjoner dersom kravene ikke overholdes.

Last ned veiledning for RFID

[Prinsipper for RFID-merking av tog eller vogner](#) (PDF 164,61 KB)

Hjulskadedetektorer og hjulslagdetektorer

Hjulskadedetektorer registrerer belastninger og avvik som kan indikere hjulslag eller andre hjulskader.

Fire av anleggene er tilkoblet FleetONE. I tillegg finnes én hjulslagdetektor som er tilkoblet et annet internt system. Data fra denne er ikke tilgjengelige eksternt for togselskapene.

Tabell 10: Oversikt over hjulskadedetektorer/hjulslagdetektorer

Lokasjon	Bane	Detaljer	FleetONE
Langum	Sørlandsbanen	Mellom Gulsbogen stasjon og Mjøndalen stasjon	Ja
Huseby	Drammensbanen venstre hovedspor	Mellom Brakerøya stasjon og Lier stasjon	Ja
Skatval	Nordlandsbanen	Mellom Skatval stasjon og Langstein stasjon	Ja
Straumsnes	Ofofbanen	Mellom Djupvik stasjon og Straumsnes stasjon	Ja
Gravhalsen	Bergensbanen	Mellom Myrdal stasjon og Upsete holdeplass	Nei

Akustiske lagerskadedetektorer

Akustiske lagerskadedetektorer overvåker hjullager ved hjelp av lydmålinger og kan identifisere begynnende lagerskader før disse utvikler seg til alvorlige feil.

Alle tre anleggene er tilkoblet FleetONE.

Tabell 11: Oversikt over akustiske lagerskadedetektorer

Lokasjon	Bane	Detaljer	FleetONE
Huseby	Drammensbanen begge hovedspor	Mellom Lier stasjon og Brakerøya stasjon	Ja
Skatval	Nordlandsbanen	Mellom Skatval stasjon og Langstein stasjon	Ja
Straumsnes	Ofofbanen	Mellom Djupvik stasjon og Straumsnes stasjon	Ja

Varmgangsdetektorer

Varmgangsdetektorer overvåker temperaturutvikling i togmateriellet for å avdekke overoppheting som kan medføre drifts- eller sikkerhetsmessige konsekvenser.

Per oktober 2024 har Bane NOR én varmgangsdetektor i drift ved Gravhalsstunnelen på Bergensbanen.

Data fra varmgangsdetektoren er ikke tilgjengelig utenfor Bane NOR.

Tabell 12: Oversikt over varmgangsdetektorer

Lokasjon	Bane	Detaljer
Myrdal	Bergensbanen	Før Gravhalstunellen retning Bergen

7.3.7.3 Beskrivelse av serviceanlegget

Tilstandsovervåkingstjenesten benytter detektoranlegg plassert på ulike lokasjoner i infrastrukturen. Tabell 10–12 i kapittel 7.3.7.2 viser plassering og tilgjengelighet for de ulike anleggstypene.

7.3.7.4 Priser

Bane NOR dekker kostnader knyttet til drift og vedlikehold av detektoranleggene, samt drift og support av overvåkingssystemet FleetONE.

Kostnader knyttet til etablering, konfigurasjon og eventuelle tilpasninger av FleetONE for det enkelte togselskap dekkes av togselskapet selv.

7.3.7.5 Tilgangsbetingelser

Data fra tjenesten for tilstandsovervåking av rullende materiell gjøres tilgjengelig gjennom FleetONE.

FleetONE er tilgjengelig via et nettbasert grensesnitt. Brukere kan registrere seg via lenken nedenfor. Tilgang gis først etter godkjenning fra systemadministrator.

For å sikre korrekt tilgangsstyring skal togselskapet samtidig varsle Bane NORs kundekontakt om at det er sendt en tilgangsforespørsel. Bane NOR vil deretter verifisere forespørselen før tilgang eventuelt tildeles.

Tilgang til tilstandsovervåkingssystemene for rullende materiell

Systemet er tilgjengelig via et WEB-grensesnitt for FleetONE.

Logg inn 

7.3.7.6 Kapasitetsfordeling

Ikke relevant.

7.3.8 Havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet

7.3.8.1 Generell informasjon

For informasjon om havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet, se [vår oversikt over terminaler](#). For informasjon om havnespor, se [vår oversikt over sidespor](#).

7.3.8.2 Tjenester

Bane NOR tilbyr ikke tjenester i havneanlegg. For informasjon om hvilke tjenester som tilbys ved de ulike anleggene, se vår oversikt over [terminaler](#) og [sidespor](#).

7.3.8.3 Beskrivelse av serviceanlegg

For informasjon om eierskap til havneterminaler med jernbaneforbindelse, se vår oversikt over [terminaler](#) og [sidespor](#).

7.3.8.4 Priser

Den enkelte tilbyder av havneanlegg fastsetter pris for tjenester. For informasjon om tilbydere, se vår oversikt over [terminaler](#) og [sidespor](#).

7.3.8.5 Tilgangsbetingelser

For informasjon om tilgangsbetingelser ved havneanlegg, se vår oversikt over terminaler og sidespore vår oversikt over [terminaler](#) og [sidespor](#).

7.3.8.6 Kapasitetsfordeling

Sportilgang til og fra havneanlegg tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Denne prosessen er beskrevet i del 4 [Kapasitetsfordeling](#).

7.3.9 Avlastningsanlegg

7.3.9.1 Generell informasjon

Hovedformålet med beredskapsterminalene er å muliggjøre laste- og losseoperasjoner for godstog når disse ikke kan nå sin bestemmelsesterminal på grunn av uforutsette hendelser. Disse terminalene fungerer som avlastningsanlegg for å sikre kontinuitet i godstransporten under slike omstendigheter.

Bane NORs beredskapsportal, Beredskap i Bane NOR inneholder detaljert informasjon om beredskapsordninger og prosedyrer. Om du trenger passord eller ytterligere informasjon, kontakt Bane NORs enhet Beredskap.

Beredskapsportalen

Taktisk og operativ beredskapsinfo, inkludert rutiner for varsling, håndtering, kommunikasjon og samhandling i nødsituasjoner samt ulike typer analyser.



Kontakt Beredskap

✉ 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

Steder med avlastningsanlegg

[Kvam](#)

Kvam stasjon i Nord-Fron på Dovrebanen.

[Palmafoss](#)

Palmafoss terminal i Voss kommune i Hordaland i forlengelsen av Bergensbanen.

[Støren](#)

Støren hensettingsanlegg i Midtre Gauldal kommune, der Dovrebanen og Rørosbanen møtes/deles.

[Steinkjer](#)

Steinkjer hensetting i Steinkjer kommune, på Nordlandsbanen.

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, som snøbrøyting, asfaltering/grusing og reparasjon av skader.

7.3.9.5 Tilgangsbetingelser

Vilkårene for bruk av avlastningsanlegg for beredskapsterminal er som følger:

1. **Hovedformål:** Beredskapsterminalen skal primært brukes til laste- og lossevirksomhet for godstog når disse ikke kan nå bestemmelsesterminalen på grunn av uforutsette hendelser.
2. **Sekundærbruk:** Terminalen kan også brukes til andre formål, men med betingelsen om at virksomheten som bruker terminalen må kunne gjøre området tilgjengelig innen fire timer etter å ha mottatt melding om at terminalen skal brukes til hovedformålet.

7.3.9.6 Kapasitetsfordeling

Sportilgang tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Denne prosessen er beskrevet i del 4 Kapasitetsfordeling.

7.3.10 Påfyllingsanlegg for drivstoff

7.3.10.1 Generell informasjon

Påfyllingsanlegg for drivstoff (dieselanlegg) for person- og godstrafikk eies av Togdiesel AS. Circle K er leverandør av diesel på samtlige steder. Disse stedene fremgår av tabell 13.

Tabell 13: Lokasjoner der Togdiesel AS tilbyr påfyllingsanlegg for drivstoff

Lokasjon	Bane	Eier	Informasjon
Alnabru	Hovedbanen	Bane NOR	Alnabru påfyllingsanlegg for drivstoff og AdBlue
Røros	Rørosbanen	Bane NOR	Røros påfyllingsanlegg for drivstoff og AdBlue
Åndalsnes	Raumabanen	Bane NOR	Åndalsnes påfyllingsanlegg for drivstoff
Hamar	Dovrebanen	Bane NOR	Hamar påfyllingsanlegg for drivstoff og AdBlue
Støren	Dovrebanen	Bane NOR	Støren påfyllingsanlegg for drivstoff og AdBlue
Marienburg	Dovrebanen	Bane NOR	Marienburg påfyllingsanlegg for drivstoff og AdBlue
Steinkjer	Nordlandsbanen	Bane NOR	Steinkjer påfyllingsanlegg for drivstoff og AdBlue
Mo i Rana	Nordlandsbanen	Bane NOR	Mo i Rana påfyllingsanlegg for drivstoff og AdBlue
Bodø	Nordlandsbanen	Bane NOR	Bodø påfyllingsanlegg for drivstoff

7.3.10.2 Tjenester

Tjenesten Togdiesel AS leverer består av tilgang til pumpe for påfylling av drivstoff på skinnegående materiell, med tilhørende forsyning av drivstoff levert av Circle K. Tjenesten er den samme på samtlige anlegg nevnt i kapittel 7.3.10.1.

7.3.10.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Samtlige anlegg nevnt i kapittel 7.3.10.1 er kompatible med alle lokomotiver og motorvogner som trafikkerer jernbanenettet i dag; dette inkluderer også ny Type 76.

Ved spørsmål om teknisk kompatibilitet, ta kontakt med Bane NOR via Kontaktpunktet OSS, som beskrevet i kapittel 1.6 Kontakter.

7.3.10.4 Priser

Togselskapet betaler for diesel i henhold til gjeldende markedspris, samt en avgift for drift og vedlikehold av dieseltankanleggene. Denne avgiften dekker togselskapets andel av de samlede kostnadene for teknisk og administrativ drift, som deles mellom Togdiesel AS, Circle K Norge AS, og Circle Ks underleverandører.

Disse faste kostnadene blir fakturert togselskapet i tillegg til den enhver tid gjeldende literpris. I tillegg til dieselens literpris, som justeres månedlig basert på markedspriser og offentlige avgifter, kan driftsrelaterte tiltak påvirke kostnadene. Eksempler på slike kostnader inkluderer:

- langsiktig avskrivning av påhvilende og nye investeringer i tekniske anlegg, leie av dieseltankanlegg
- grunnleie for avståelse av nødvendig areal til dieseltankanlegget, herunder atkomst for tankbil
- kostnader til teknisk drift, korrigerende og sertifisert vedlikehold av dieselpåfyllingsanleggene
- administrativ og regnskapsmessig forvaltning av dieseltankanleggene med spesifisert avregning av forbruk utført av Circle K Norge AS, herunder kostnader for Circle Ks bruk av operasjonelle tjenester fra dennes underleverandør(er)
- kontinuerlig innkjøp av diesel til markedspris (Plattsnotering ULSD 10 PCCH anleggsdiesel)
- gjeldende skatter og avgifter, anleggs- og innforsyningskostnader, kvalitetstillegg og transporttillegg

Disse kostnadene justeres årlig etter konsumprisindeksen (KPI) med en rimelig fortjeneste. Togselskapet informeres herved om at denne justeringen vil skje hvert år.

Togdiesel AS tar en margin per liter diesel som selges i påfyllingsanleggene og kan justere denne marginen etter Jernbaneforskriftens regler for prising av tjenester i serviceanlegg.

7.3.10.5 Tilgangsbetingelser

For å bruke jernbaneinfrastruktur som gir tilgang til påfyllingsanlegg for drivstoff, må søkere inngå en avtale om tilgangsrettigheter (AST) med Bane NOR.

Søkere må også inngå avtaler med Togdiesel AS og drivstoffleverandøren Circle K for å få tilgang til drivstoffanleggene. Disse avtalene gjelder for alle relevante anlegg. Tilgang tilbys kun til skinnegående materiell, og skinne-/veimaskiner har ikke tilgang til disse anleggene. Når avtalen med Togdiesel AS og Circle K er signert, vil det bli utlevert et elektronisk kort som skal oppbevares i kjøretøyet og brukes ved fylling.

For å inngå avtale om tilgang, kontakt Bane NOR via [kontaktpunktet Generelle henvendelser](#), som beskrevet i kapittel 1.6 [Kontakter](#).

7.3.10.6 Kapasitetsfordeling

Sportilgang tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Denne prosessen er beskrevet i del 4 Kapasitetsfordeling.

