BANE NOR

Arbeidsversjon til høringsmøte

Høringsrapport for Network Statement 2028

Bane NORs svar på mottatte høringsinnspill i forbindelse med høringen av Network Statement 2028 (01.09—13.10.26)

Innledning

Bane NOR gjennomfører høring av Network Statement for å sikre åpenhet, medvirkning og et best mulig beslutningsgrunnlag for brukere av jernbanenettet og øvrige interessenter. Høringsinnspillene er vurdert av relevante fagmiljøer i Bane NOR, og rapporten oppsummerer mottatte innspill, Bane NORs vurderinger og om innspillet vil påvirke innholdet i Network Statement 2028.

Bane NOR mottok totalt 60 høringsinnspill fra 11 høringsparter. Redaksjonelle kommentarer og rene korrekturinnspill som er rettet direkte i dokumentet er ikke omtalt i denne rapporten.

Vi takker for alle innspill til Network Statement 2028, både store og små.

Oversikt over mottatte høringsinnspill

Høringspart	Innspill
Arctic Rail	202612516-3
Jernbanedirektoratet	202612516-5
Flåmsbana	202612516-6
Norbottens Handelskammare	202612516-7
Svemin	202612516-8
Statens jernbanetilsyn	202612516-9
LKAB	202612516-10
Vygruppen	202612516-11
CargoNet	202612516-12
Arntzen Grette / Rana Gruber	202612516-13
Aurlands Næringsråd	202612516-14

Versjonslogg

Dato	Versjon
11.11.2026	Utkast – Supplement til høringsmøte

Bane NORs svar på høringsinnspill

Innspill-ID 202612516-9.1

Avsender: Statens jernbanetilsyn
Kapittel: 1.3.2.1 Rettslig status
Status: Tatt til følge

Innspill
I punkt 1.3.2.1 (side 3) skriver dere at «Dersom Bane NOR endrer andre dokumenter som det henvises til, og dette berører togselskapenes rettigheter eller forpliktelser, vil endringene normalt sendes på høring før de trer i kraft.»

Vi viser til at de endringer Bane NOR gjør i opplysninger i dokumenter som utgjør en del av NS må følge kravene i jernbaneforskriften § 5-1 (1). Det betyr at endringene skal utarbeides i samråd med berørte parter. Det betyr også at Bane NOR må offentliggjøre endringene minst fire måneder før tidsfristen for søknader om infrastrukturkapasitet, jf. jernbaneforskriften § 5-1 (1) og enda tidligere dersom det gjelder endringer i de grunnleggende elementene i påslag på infrastrukturavgifter, jf. jernbaneforskriften § 6-3 (6). Det følger også av forskriften at informasjonen som Bane NOR gir i den offentliggjorte netterklæringen for en bestemt ruteplanperiode er bindende for infrastrukturforvalter. Dokumentene som utgjør en del av netterklæringen, må også oppfylle kravene som følger av jernbaneforskriften § 5-2.

Bane NORs svar til høringspart
Som redegjort for i punkt 1.3.2.1 så er henvisninger til andre dokumenter, nettsider el. ikke en del av Network Statement. Derfor skriver vi i punkt 1.3.2.2. at Bane NOR normalt likevel sender disse på høring dersom de påvirker togselskapenes rettigheter eller forpliktelser. Network Statement og alle dokumenter som tilhører Network Statement vil alltid høres i tråd med reglene i Jernbaneforskriften.

Innspill-ID 202612516-9.2

Avsender: Statens jernbanetilsyn
Kapittel: 1.5.2 Oppdateringer
Status: Ikke tatt til følge

Innspill
I punkt 1.5.2 «Oppdateringer» (side 4) skriver Bane NOR at «I tillegg ajourfører og endrer Bane NOR Network Statement ved behov, i henhold til jernbaneforskriften § 5-1 (2) siste punktum.».

Vi viser til at dere ikke kan benytte ajourføring etter jernbaneforskriften § 5-1 (2), til å endre opplysningene som netterklæringen skal inneholde etter jernbaneforskriften § 5-2. Dere kan heller ikke endre opplysninger i netterklæringen uten at kravet til samråd og tidsfristene for publisering i jernbaneforskriften § 5-1 (1) er fulgt. Bestemmelsen om ajourføring må forstås snevert og kan kun brukes til å rette åpenbare feil. Eksempelvis vil endringer i opplysninger som er av betydning for søknader om infrastrukturkapasitet ikke endres av Bane NOR gjennom ajourføring.

Bane NORs svar til høringspart
Punkt 1.5.2 i Network Statement er identisk med det som står i jernbaneforskriften § 5.1 (2) siste punktum.

Innspill-ID 202612516-9.3

Avsender: Statens jernbanetilsyn
Kapittel: 2.1 Innledning
Status: Tatt til følge

Innspill
I punkt 2.1 oppgir Bane NOR at Network Statement ikke inneholder tilstrekkelig teknisk informasjon til å spesifisere, konstruere eller bygge kjøretøy som skal være kompatible med Bane NORs jernbanenett. For slik informasjon viser Bane NOR til sitt tekniske regelverk eller anbefaler å ta direkte kontakt.

Etter RINF-forskriften, som gjennomfører forordning 2019/777, skal infrastrukturforvalter legge informasjon om infrastrukturen inn i RINF (Registers of Infrastructure). RINF skal blant annet inneholde «the value of the parameters to be used to check the technical compatibility between vehicle and route." SJT er positive til at Bane NOR viser til RINF-registeret i netterklæringen. Samtidig legger vi til grunn at informasjonen i RINF skal være oppdatert og tilstrekkelig til å vurdere den tekniske kompatibiliteten mellom et kjøretøy og infrastrukturen. Vi mener det derfor ikke bør være nødvendig å kontakte Bane NOR for å få tilgang til informasjon som er nødvendig for å vurdere dette.

Bane NORs svar til høringspart
Vi er enige i at RINF skal være den primære kilden for informasjon som er nødvendig for å vurdere teknisk kompatibilitet mellom kjøretøy og infrastruktur. Hensikten med teksten er å presisere at Network Statement ikke er et teknisk prosjekteringsgrunnlag for konstruksjon og godkjenning av kjøretøy. Vi vil justere ordlyden slik at det tydeligere fremgår at RINF er hovedkilden for denne informasjonen, mens kontakt med Bane NOR er aktuelt ved behov for ytterligere avklaringer.

Innspill-ID 202612516-9.21

Avsender: Statens jernbanetilsyn
Kapittel: 2.1 Innledning
Status: Under arbeid

Innspill
SJT som sikkerhetsmyndighet noterer seg at Bane NOR i punkt 2.1 sier at dere skal bruke RINF som kilde for info om infrastrukturen fra desember i år, men lenken er ikke klar enda.

Bane NORs svar til høringspart
Det er planlagt å legge inn lenke til RINF. Dette er foreløpig ikke gjort fordi løsningen fortsatt er under innføring og det er identifisert enkelte tekniske utfordringer. Lenken vil bli publisert når løsningen vurderes som tilstrekkelig moden for ordinær bruk.

Innspill-ID 202612516-5.6

Avsender: Jernbanedirektoratet
Kapittel: 2.2 Jernbanenettets omfang
Status: Under vurdering

Innspill

Kart 1
Kartet skal ifølge forklaringsteksten viser strekninger med persontrafikk (Baner med regulær persontrafikk). Vi er ikke kjent med at det er planlagt persontrafikk på Solørbanen, Brevikbanen og Østfoldbanens østre linje mellom Rakkestad og Sarpsborg samt Randsfjordbanen mellom Hønefoss og Hensmoen.

Kart 6
Vi er ikke kjent med at det er planlagt persontrafikk til eller fra Braskereidfoss.

Kart 9
Kartet vurderes å være veldig nyttig. Vi anbefaler å videreutvikle tegnforklaringen slik at strekningsavsnittene i kartet kan sorteres entydig og at den gitte informasjonen blir mer lettfattelig. F.eks. indikeres togspor utenfor stasjonsområder og hovedspor innenfor stasjonsområder. Ifølge tegnforklaringen skal det være mulig å skille mellom venstre og høyre hovedspor, men dette er kun synlig på Eidsvoll. Objektet «Overkjøringsspor» er uklart i kartet. Vi foreslår å vurdere om informasjonen er enklere å formidle ved bruk av et geoskjematisk illustrasjonsformat.

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

Bane NORs svar til høringspart
Vi vil gjennomgå kartmaterialet og kontrollere at fremstillingen av strekninger med persontrafikk er korrekt og oppdatert. Vi vil også vurdere forslagene til forbedring av tegnforklaringer og begrepsbruk i kartene, herunder hvordan sporstruktur og kryssingsmuligheter fremstilles, slik at informasjonen blir mer entydig og lett tilgjengelig for brukerne.

Innspill-ID 202612516-11.1

Avsender: Vygruppen
Kapittel: 2.3.3 Stasjoner og knutepunkter
Status: Under arbeid

Innspill
Selv om tilgjengeligheten av oppdaterte sporplaner for en rekke stasjoner som nylig har blitt bygget om har blitt bedre, etterlyser vi fortsatt oppdaterte sporplaner for Drammen og Tønsberg og muligens også andre stasjoner.

Bane NORs svar til høringspart
Vi er enige i at oppdaterte sporplaner er viktig informasjon for brukerne av infrastrukturen. Vi følger opp status for publisering av oppdaterte sporplaner for Drammen, Tønsberg og eventuelle øvrige stasjoner der dette mangler.

Innspill-ID 202612516-9.22

Avsender: Statens jernbanetilsyn
Kapittel: 2.3.9.4 Kontaktledning – høyde og horisontal forskyvning
Status: Tatt til følge

Innspill
I punkt 2.3.9.4 viser dere til at særskilte tilpasningstekster til TSI LOC&PAS og TSI WAG er gjengitt i samtrafikkforskriften, noe de ikke er. De er gjengitt i lovdatas sider for TSI LOC&PAS-forskriften og TSI WAG-forskriften. Henvisningene som er oppgitt i parentes er til TSI LOC&PAS-forskriften og TSI WAG-forskriften. Bane NOR kan også gjerne lenke til lovdata-sidene for de to forskriftene for enkel tilgang.

Bane NORs svar til høringspart
Teksten oppdateres slik at det fremgår at de særskilte tilpasningstekstene er gjengitt i TSI LOC&PAS-forskriften og TSI WAG-forskriften. Vi vil også inkludere direkte lenker til de aktuelle forskriftene på Lovdata.

Innspill-ID 202612516-5.1

Avsender: Jernbanedirektoratet
Kapittel: 2.3.10.1 ERTMS
Status: Tatt til følge

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

(...)

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

Bane NORs svar til høringspart
Vi oppdaterer tabell 4 slik at den er i samsvar med gjeldende planer for innføring av ERTMS i ruteplanperioden R28.

Innspill-ID 202612516-11.2

Avsender: Vygruppen
Kapittel: 2.3.10.1 ERTMS
Status: Tatt til følge

Innspill
Tabell 4 som viser strekninger med ERTMS må oppdateres med de strekningene som forventes å ha ERTMS i 2028.

Bane NORs svar til høringspart
Tabellen vil bli gjennomgått og oppdatert i tråd med gjeldende planer for R28.

Innspill-ID 202612516-5.2

Avsender: Jernbanedirektoratet
Kapittel: 2.3.13.3 Togdeteksjon
Status: Under vurdering

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

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

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

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

Bane NORs svar til høringspart
Innspill mottatt. Vurdering pågår.

Innspill-ID 202612516-11.3

Avsender: Vygruppen
Kapittel: 2.3.13.3 Togdeteksjon
Status: Ikke tatt til følge

Innspill
Vi har planlagt å ta i bruk type 72 på Arendalsbanen ila. rutetermin R28 og seinest fra rutetermin R29. Vi har videre planlagt å ta i bruk type 72 på linje R55 som også trafikkerer Tinnosbanen på strekningen Hjuksebø-Notodden fra rutetermin R29. Vi ber derfor Bane NOR om å iverksette tiltak som sikrer at bruksbegrensningene for type 72 på Arendalsbanen og på Tinnosbanen kan fjernes.

Bane NORs svar til høringspart
Vi registrerer behovet for bruk av type 72 på Arendalsbanen og Tinnosbanen. Eventuell oppheving av eksisterende bruksbegrensninger forutsetter nødvendige tekniske vurderinger og eventuelle tiltak knyttet til kompatibilitet mellom kjøretøy og infrastruktur. Innspillet medfører derfor ingen endringer i Network Statement på nåværende tidspunkt.

Innspill-ID 202612516-12.1

Avsender: CargoNet
Kapittel: 2.4.3 Farlig gods
Status: Tatt til følge

Innspill
Det blir referert til kapitel 2.4.4 for restriksjoner på farlig gods, men det er ingen beskrivelser av restriksjoner til farlig gods i kapitel 2.4.4.

Bane NORs svar til høringspart
Vi korrigerer henvisningen.

Innspill-ID 202612516-5.7

Avsender: Jernbanedirektoratet
Kapittel: 2.4.4 Tunneler
Status: Under arbeid

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

Bane NORs svar til høringspart
Opplysningen om Oslotunnelens lengde kontrolleres mot gjeldende kildedata, og kartet oppdateres dersom det er avvik

---

Innspill-ID 202612516-9.4

Avsender: Statens jernbanetilsyn
Kapittel: 3.2.1 Betingelser for å søke om infrastrukturkapasitet
Status: Ikke tatt til følge

Innspill
I punkt 3.2.1 (side 19) under overskriften «Søkere» skriver dere at «Søkere må utpeke dette togselskapet senest 30 dager før planlagt avgangstid fra utgangsstasjonen.» SJT viser til at det i jernbaneforskriften § 8-2(1) om søknad ikke er fastsatt en slik tidsfrist og vi stiller derfor spørsmål om hvorvidt denne tidsfristen er i samsvar med jernbaneforskriften og om den er bindende for søkerne.

Bane NORs svar til høringspart
Det er riktig som SJT påpeker at det ikke er fastsatt en tidsfrist for å utpeke et togselskap i jernbaneforskriften, men vi kan ikke se at det er i strid med regelverket å gjøre dette.

I retningslinjer gitt av RNE (Guidelines_Non-RU_Applicants.pdf) står bl.a. følgende (kapittel 5 - Utpeking av et jernbaneforetak for bruk av togtraseen):

"Det anbefales å ha en samordnet frist for utpeking av jernbaneforetak (RU) langs hele togstrekningen. Sett fra et ruteplanleggingsperspektiv er det ingen grunn til å skille mellom den årlige ruteplanen og den løpende ruteplanleggingen; fristen bør derfor være den samme."

"Basert på den forenklede prosessen som er skissert av RNEs arbeidsgruppe for salg og ruteplanlegging (se vedlegg A), skal fristen være senest 30 dager før første driftsdag for tildelt(e) togtrase(er), med mindre annet er fastsatt i nasjonal lovgivning."

Bane NOR forholder seg derfor til denne harmoniserte fristen som er 30 dager og bindende for søkere.

Innspill-ID 202612516-9.5

Avsender: Statens jernbanetilsyn
Kapittel: 3.3.2 Rettigheter og tjenester
Status: Ikke tatt til følge

Innspill
I punkt 3.3.2 under overskriften «Rettigheter og tjenester» skriver dere at «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 også tilgang til de nevnte tjenestene». SJT viser til at jernbaneforskriften § 10-1 regulerer avtale mellom jernbaneforetak og infrastrukturforvalter om den «jernbaneinfrastruktur» som benyttes og ikke serviceanlegg og tjenester i slike anlegg. Avtale om tilgang til slike anlegg og tjenester skal følge reglene i jernbaneforskriften § 4-2 til § 4-5 og forskrift om gjennomføring av serviceanleggforordningen og ikke reglene i § 10-1.

Bane NORs svar til høringspart
Vi er i utgangspunktet enige i at § 10.1 kun regulerer den minste pakken med tjenester. Bane NOR kan likevel ikke se at Jernbaneforskriften er til hinder for at AST inneholder regulering av tilgang av Serviceanlegg og tjenester i disse.

Innspill-ID 202612516-5.8

Avsender: Jernbanedirektoratet
Kapittel: 4.2.5 Krav til innhold i søknad om infrastrukturkapasitet
Status: Tatt til følge

Innspill
Se innspill 202612516-5.

Bane NORs svar til høringspart
Jernbanedirektoratet og Vygruppen har begge kommentert tabell 6 Linjenummer, og Network Statement oppdateres i henhold til en samlet vurdering av disse innspillene.

Innspill-ID 202612516-11.16

Avsender: Vygruppen
Kapittel: Vedlegg 4.2.5 Krav til innhold i søknad om infrastrukturkapasitet
Status: Tatt til følge

Innspill
Bane NOR må gjøre følgende endringer i tabell 6 (linjenumre):

- Linje F2 må endres til «Oslo-København-Hamburg-Berlin»
- Linje RE10 må endres til «Lillehammer-Tønsberg (-Skien)»
- Linje R14 må endres til «Kongsvinger-Skøyen»

Bane NORs svar til høringspart
Jernbanedirektoratet og Vygruppen har begge kommentert linjenummer, og Network Statement oppdateres i henhold til en samlet vurdering av disse innspillene.

Innspill-ID 202612516-9.7

Avsender: Statens jernbanetilsyn
Kapittel: 4.2.6 Tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse
Status: Tatt til følge

Innspill
I punkt 4.2.6, om tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse, skriver Bane NOR at togselskapene skal involveres i en koordineringsprosedyre dersom det oppstår konflikt om ruteleier i serviceanlegg. Det fremgår imidlertid ikke hvordan Bane NOR vil tildele ruteleiene dersom partene ikke blir enige gjennom prosedyren. Dette bør beskrives i punktet.

Bane NORs svar til høringspart
Network Statement oppdateres med en beskrivelse av samfunnsøkonomisk vurdering som en metode for konfliktløsning i den årlige fasen av prosessen.

Innspill-ID 202612516-9.8

Avsender: Statens jernbanetilsyn
Kapittel: 4.2.6 Tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse
Status: Tatt til følge

Innspill
I punkt 4.2.6 under overskriften «Krav til innhold i anmodning om kapasitet i serviceanlegg og tjenester i disse» beskriver dere i tabell 2 hva søknaden må inneholde. Dere må inkludere i denne tabellen at «godsramper» på godsterminaler er jernbaneinfrastruktur, jf. vedlegg I til jernbaneforskriften.

Bane NORs svar til høringspart
Network Statement oppdateres slik at godsramper beskrives som jernbaneinfrastruktur.

Innspill-ID 202612516-9.9

Avsender: Statens jernbanetilsyn
Kapittel: 4.2.6 Tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse
Status: Delvis tatt til følge

Innspill
I punkt 4.2.6.2 skriver dere at «for å få til dette må prosessene følge de samme tidsfristene». Dere beskriver også en tidsbestemt prosess for søknad om tilgang til serviceanlegg og tjenester i slike anlegg. SJT påpeker at det kan søkes når som helst i løpet av året for tilgang til serviceanlegg og tjenester i slike anlegg og at den som er driver må besvare slike søknader innen tidsfristene som følger av forskrift om gjennomføring av serviceanleggforordningen § 2. Med andre ord må Bane NOR som driver av serviceanlegg også behandle søknader som ikke følger tidsprosessen som dere beskriver i punkt 4.2.6.2. Dette må komme tydeligere fram i kapittel 4 om kapasitetsfordeling og kapittel 7 om serviceanlegg.

Bane NORs svar til høringspart
I henhold til artikkel 7 i serviceanleggforordningen, skal søker anmode om kapasitet og tjenester i serviceanlegg innen de fristene som driver av serviceanlegget beslutter.

Derfor har Bane NOR, som driver av serviceanlegg, besluttet at søker skal anmode om kapasitet og tjenester innen de samme søknadsfristene som gjelder for ruteleier.

Vi ser imidlertid behov for en bedre begrunnelse for like frister, og derfor er Network Statement oppdatert med en slik begrunnelse.

Når det gjelder svarfristene i serviceanleggforskriften, så er det to forhold som må hensyntas.

- Svarfristene i serviceanleggforskriften må etterleves. Disse er beskrevet i kapittel 4.2.6.2.1, slik at de samsvarer med serviceanleggforskriften.
- Samtidig må kapasitet i serviceanlegg samsvare med tilhørende kapasitet til ruteleier. Derfor har Bane NOR, med henvisning til artikkel 7 i serviceanleggforordningen, besluttet at søker

skal anmode om kapasitet og tjenester innen de samme søknadsfristene som gjelder for ruteleier.

Det er bare i årlig fase at de to forholdene har ulike frister, og dette håndteres ved å svare i henhold til forskriftens svarfrister, men med forbehold om mulige endringer ifm. samordning eller ifm. behandling av sene søknader.

Innspill-ID 202612516-11.4

Avsender: Vygruppen
Kapittel: 4.2.6.2 Anlegg som drives av Bane NOR
Status: Delvis tatt til følge

Innspill
Gjeldende tidsfrister for behandling av anmodninger om tilgang til serviceanlegg er regulert i § 2 i forskriften om gjennomføring av forordning (EU) 2017/2177 om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester. Bane NORs netterklæring kan ikke fastsette andre frister enn dette.

Anbefalt svar til høringspart
Når det gjelder svarfristene i serviceanleggforskriften, så er det to forhold som må hensyntas.

- Svarfristene i serviceanleggforskriften må etterleves. Disse er beskrevet i kapittel 4.2.6.2.1, slik at de samsvarer med serviceanleggforskriften.
- Samtidig må kapasitet i serviceanlegg samsvare med tilhørende kapasitet til ruteleier. Derfor har Bane NOR, med henvisning til artikkel 7 i serviceanleggforordningen, besluttet at søker skal anmode om kapasitet og tjenester innen de samme søknadsfristene som gjelder for ruteleier.

Det er bare i årlig fase at de to forholdene har ulike frister, og dette håndteres ved å svare iht. forskriftens svarfrister, men med forbehold om mulige endringer ifm. samordning eller ifm. behandling av sene søknader.

Vi ser at denne håndteringen bør tydeliggjøres, og har oppdatert kapittel 4.2.6.2.1.

Innspill-ID 202612516-11.5

Avsender: Vygruppen
Kapittel: 4.2.6.2.1 Prosess for tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse
Status: Delvis tatt til følge

Innspill
Det er positivt at prosessen for tilgang til serviceanlegg er beskrevet mer detaljert enn tidligere, inkl. et prosessteg for vurdering av alternativ kapasitet i tilfeller hvor den opprinnelig omsøkte kapasiteten ikke er tilgjengelig.

Vi savner likevel en beskrivelse av prosessen som anvendes når Bane NOR mottar søknader om kapasitet i serviceanlegg som er i konflikt med hverandre og som ikke lar seg samordne etter

samråd og drøfting med de berørte søkerne. I slike tilfeller savner vi også en beskrivelse av hvilke prioriteringskriterier Bane NOR vil benytte for å løse konflikter om uforenlige søknader om kapasitet i serviceanlegg. Krav til slike prioriteringskriterier er beskrevet i artikkel 11 i EU-kommisjonens gjennomføringsforordning av 22.11.2017 om adgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester.

Vi antar at det kan oppstå konflikter om kapasitet i serviceanlegg, spesielt hensettingsanlegg, i rutetermin R28. Dette gjelder både Bane NORs anlegg i Lodalen, men også i Flåm og eventuelt i Bergen. For å sikre forutsigbarhet og ryddighet i kapasitetsfordelingsprosessen for rutetermin R28 mener vi derfor at det er viktig at Bane NOR formulerer tydelige prioriteringskriterier for tildeling av kapasitet i serviceanlegg i netterklæringen.

Bane NORs svar til høringspart
Network Statement oppdateres med en beskrivelse av samfunnsøkonomisk vurdering som metode for konfliktløsning mellom anmodninger i den årlige fasen av prosessen.

Etablering av flere prioriteringskriterier er planlagt til høringen av i Network Statement 2029. Foreløpig, beskriver kapittel 7 prioriteringskriterier på terminaler.

Innspill-ID 202612516-9.10

Avsender: Statens jernbanetilsyn
Kapittel: 4.3.1.2 Utpekte TCR-er
Status: Delvis tatt til følge

Innspill
I punkt 4.3.1.2 skriver dere at et av kriteriene for utpekte TCR-er er at «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». Det er positivt at dere har listet opp hvilke virkninger som inngår i den samfunnsøkonomiske vurderingen. Bane NOR bør likevel også beskrive metoden dere bruker for å beregne samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Dokumentasjonen bør være lett tilgjengelig for alle aktører, slik at de kan forstå hvilke forutsetninger og beregninger som ligger til grunn, og gi innspill til disse.

Vi har merket oss at dere skriver at kravene til samfunnsøkonomiske vurderinger av TCR-er kan fravikes dersom Bane NOR kan dokumentere forhold som begrunner hvorfor planlagt tid for gjennomføring av TCR-ene ikke kan endres. Det er uklart for oss hvor dere finner at dere har hjemmel til det. For å skape forutsigbarhet og transparens for aktørene bør dere uansett liste opp hvilke «forhold» det gjelder.

Bane NORs svar til høringspart
Når det gjelder samfunnsøkonomisk vurdering av utpekte TCR-er, vil Network Statement oppdateres med flere detaljerte forklaringer hva som legges inn i analysen.

Network Statement vil også oppdateres med flere eksempler på forhold hvor Bane NOR kan fravike kravet om samfunnsøkonomisk vurdering av TCR-er.

Innspill-ID 202612516-11.6

Avsender: Vygruppen
Kapittel: 4.3.1.2 Utpekte TCR-er
Status: Delvis tatt til følge

Innspill
For utpekt TCR BB04722 foreslår Bane NOR å utvide disponeringstidene mandag—lørdag. Dette er ikke akseptabelt. Grensetogene etter sporbruddet må være togene 60 og 61 som i de foregående ruteterminene, ikke togene 62 og 63.

Bane NORs svar til høringspart
Innspillet gjelder en uteglemt endring i ARBIS, og medfører ingen endring i Network Statement. TCR BB04722 er oppdatert i ARBIS likt tilsvarende sporbrudd i R27.

Innspill-ID 202612516-11.7

Avsender: Vygruppen
Kapittel: 4.3.2.1 Punkt 16-utredninger
Status: Ikke tatt til følge

Innspill
Vi mener at det er ugunstig at Bane NOR bare tar imot anmodninger om punkt 16-utredninger for ruteterminer som begynner drøyt 2,5 år etter fristen for anmodninger. For større prosjekter som pågår over lengre tid har Bane NOR ofte allerede kontraktsfestet muligheter for sportilgang med entreprenørene. Dermed vil tidsrommet på drøyt 2,5 år være for kort til at togoperatørene kan ha reell innflytelse og påvirkning på hvordan prosjektgjennomføringen og midlertidige kapasitetsbegrensninger utformes.

Et eksempel på dette er KSÅ- og HAST-prosjektene hvor faseplanene nå er under revidering – men uten involvering av togoperatørene: Midlertidige kapasitetsbegrensninger med svært stor påvirkning på trafikken ligger for langt fram i tid til at togoperatørene kan anmode om punkt 16-utredninger. Hvis Bane NOR hadde behandlet punkt 16-utredninger også for ruteterminer som ligger mer enn 2,5 år fram i tid, kunne Bane NOR ha vurdert alternative løsninger for hvordan KSÅ- og HAST-prosjektene kan gjennomføres «etter innspill fra og i samråd med søkerne» slik som jernbaneforskriften krever.

Bane NORs svar til høringspart
Bane NOR ønsker å understreke viktigheten av at punkt 16-utredninger blir gjennomført på et tidspunkt hvor det foreligger et tilstrekkelig modent plangrunnlag, slik at prosessen (og resultatet) vurderes relevant og nyttig for alle parter. Det er avgjørende at vurderingene baseres på oppdatert, reell informasjon om gjennomføring, trafikale begrensninger og andre rammebetingelser.

For ruteterminer enda lenger frem i tid vil avgjørende forutsetninger ofte være uavklarte og gjenstand for flere endringer og tilpasninger senere i kapasitetsfordelingsprosessen. Utredninger gjennomført på et svært tidlig tidspunkt vil dermed gi begrenset støtte til beslutning, og vil måtte oppdateres senere når prosjektet er mer modent.

Bane NOR ønsker samtidig å presisere viktigheten av god dialog med berørte togselskaper underveis i planleggingen, i større så vel som mindre prosjekter. Vår vurdering er at dette ivaretas på en god måte gjennom etablerte planleggings- og samhandlingsprosesser, uavhengig av om det foreligger en anmodning om punkt 16-utredning. Videre mener vi at gjeldende avgrensning gir en hensiktsmessig balanse mellom tidlig involvering og behovet for å basere slike utredninger på et korrekt og modent beslutningsgrunnlag.

Innspill-ID 202612516-12.2

Avsender: CargoNet
Kapittel: 4.3.2.2 Tidsfrister for behandling av TCR-er
Status: Tatt til følge

Innspill
Vi uttrykker vår bekymring over pkt 4.3.2.2 i Network Statement 2028, som tillater Bane NOR å fravike de angitte fristene under spesielle omstendigheter som kapasitetsbegrensninger, sikkerhet, eller ukontrollerbare forhold. Videre kan fravik fra fristene også gjøres dersom alle berørte søkere gir sitt samtykke.

Som operatør blir vi ofte kraftig påvirket av disse avvikene, spesielt siden vi ikke mottar detaljer om tilbudte ruteleier innen den fastsatte fristen. Dette fører til betydelige, unødvendige kostnader, dårlig planleggingshorisont og et utilfredsstillende tilbud til kundene våre. I tillegg er det en ubalanse i forventningen om å overholde frister, da vi som operatør får konsekvenser i form av dårlig eller ingen tilgang til kapasitet dersom vi ikke overholder fristene. Vi ber derfor at Bane NOR innfører insentiver for å overholde fristene sine, som økonomisk kompensasjon når fristene for tilbudte ruteleier ikke overholdes.

Det noteres at i tabell 6: Tidsfrister for behandling av TCR-er er det skrevet to frister for å formidle detaljert informasjon til persontog og ingen til godstog.

Bane NORs svar til høringspart
Bane NOR har tolket innspillet som tre beslektede innspill som besvares i avsnittene under.

Bane NOR har forståelse for at fravikelse av disse fristene kan påvirke togselskapenes planlegging negativt. Fristene følger imidlertid av gjeldene regelverk (Jernbaneforskriften Vedlegg IV punkt 14), som også åpner for at infrastrukturforvalter kan fravike disse i gitte situasjoner slik Bane NOR har beskrevet det i Network Statement.

Angående økonomiske incentiver som kan bidra til at Bane NOR overholder egne frister, så vil vi vurdere om regelverket åpner for slike og hvordan dette eventuelt skal håndteres. Eventuelle endringer vil først publiseres i Network Statement 2029.

Network Statement oppdateres slik at tabell 6 blir riktig, T-1 fristen gjelder godstog, ikke persontog.

Innspill-ID 202612516-12.3

Avsender: CargoNet
Kapittel: 4.3.2.4 Frister for å gi detaljene om tilbudte ruteleier
Status: Ikke tatt til følge

Innspill
Det beskrives at Bane NOR i perioden X – X+12 vil gi detaljer om tilbudte ruteleier for godstog, løslok og kipptog ved T-1, forutsatt at togselskapet har søkt om alternative ruteleier senest to måneder før oppstartsdag for TCR-en (T-2). CargoNet mener at denne praksisen ikke er harmonisert med øvrige infrastruktureiere i Europa, og spesielt ikke med Sverige. Vi har ved flere anledninger opplevd restriksjoner på svensk side, som har krevd endringer i ruteleier i Norge. Ofte har fristen for å søke om alternative ruteleier allerede utløpt, noe som har ført til at vi har måttet innstille tog, eller blitt tildelt restkapasitet av så lav kvalitet at den ikke kan benyttes til produksjon (korte tog, ekstremt lange kjøretider m.m.). CargoNet forventer at Bane NOR klarer å koordinere TCR-er med svenske Trafikverket slik at vi som operatør får forutsigbare planforutsetninger for å tilpasse vår produksjon. CargoNet kan ikke akseptere å havne i en situasjon der vi ikke kan realisere produksjonen på grunn av manglende harmonisering mellom norske og svenske prosesser. CargoNet foreslår at det presiseres tydeligere i Network Statement at unntak fra disse fristene gjelder for alle strekninger med grensekryssende trafikk.

Bane NORs svar til høringspart
T-1 fristen er en felleseuropeisk frist som ligger fast.

Når det gjelder T-2 fristen, så er denne satt for at Bane NOR skal kunne behandle søknadene.

Bane NOR er i dialog med Trafikverket for å styrke koordineringen av både TCR-er og søknader om restkapasitet til ruteleier.

Resultatet av denne dialogen vil først tas inn i Network Statement 2029.

Innspill-ID 202612516-11.8

Avsender: Vygruppen
Kapittel: 4.5.1 Årlig kapasitetsfordeling
Status: Tatt til følge

Innspill
I innledningen nevnes det «prinsipper for kapasitetsfordeling» uten at disse er nærmere spesifisert. Vi etterlyser detaljer om disse prinsippene og hva deres anvendelse i kapasitetsfordelingsprosessen innebærer.

Bane NORs svar til høringspart
I innledningen av kapittel 4.51, vil «prinsipper for kapasitetsfordeling» få en fotnote med henvisning til de kapitlene som gir utfyllende informasjon om disse prinsippene.

Innspill-ID 202612516-11.9

Avsender: Vygruppen
Kapittel: 4.5.1.2 Rutetekniske planforutsetninger
Status: Ikke tatt til følge

Innspill
Bane NOR meddelte i kapasitetsfordelingsprosessen for rutetermin R26 at man ønsket å definere konstruksjonsregler for strekningen Oslo S-Lillestrøm via Romeriksporten, på lik linje med regler som er definert for strekningen Oslo S – Lysaker. Vi etterlyste disse konstruksjonsreglene for rutetermin R27 uten å ha fått svar. Vi ber derfor igjen om informasjon om konstruksjonsregler og angivelse av tilgjengelig kapasitet i Romeriksporten som skal legges til grunn for rutetermin R28.

Bane NORs svar til høringspart
Bane NOR har påbegynt et arbeid med å definere tilgjengelig kapasitet på hele jernbanenettet, og her vil Romeriksporten inngå. Dette arbeidet er ikke ferdig til R28 og kan ikke publiseres i NS 2028.

Innspill-ID 202612516-5.4

Avsender: Jernbanedirektoratet
Kapittel: 4.5.1.4 Permanente kapasitetsendringer
Status: Tatt til følge

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

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

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

Bane NORs svar til høringspart
De påpekte ARBIS-ID-ene vil oppdateres i Network Statement.

De permanente kapasitetsendringene som er lagt til grunn for R28 er i henhold til avtalte infrastrukturavtaler mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet, og er beskrevet i tabell 8 og 9.

Innspill-ID 202612516-11.10

Avsender: Vygruppen
Kapittel: 4.5.1.9 Tidsplan for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen
Status: Tatt til følge

Innspill
Det er feil med datoene for prosesstegene «Tilbaketrekking av søkt kapasitet», «Ruteplan R28 fastlegges» og «sene søknader». Alle stegene må ha en dato som ligger i september 2027. Teksten i steget «Svar på sene søknader» må referere til rutetermin R28.

Bane NORs svar til høringspart
Tidsplanen oppdateres i henhold til innspillet.

Innspill-ID 202612516-11.11

Avsender: Vygruppen
Kapittel: 4.5.2 Sene søknader om ruteleie i årlig kapasitetsfordeling
Status: Tatt til følge

Innspill
Jernbaneforskriften pålegger Bane NOR bare å akseptere og behandle søknader som kommer inn etter den ordinære søknadsfristen, mens fristen kl. 0900 på dagen for fastleggelsen av ruteplanen er satt av Bane NOR selv. Vi ber om at dette tydeliggjøres i teksten. Slik det er beskrevet nå, kan det virke som om fristen kl. 0900 på dagen for fastleggelsen av ruteplanen også er et krav i jernbaneforskriften.

Bane NORs svar til høringspart
Vi vil presisere at det er Bane NOR som har satt denne fristen.

Begrunnelsen for denne fristen, er at Bane NOR skal få mulighet til å klargjøre og overføre søknader til planleggingsverktøyet slik at dette er klart til den 27. september.

Innspill-ID 202612516-11.12

Avsender: Vygruppen
Kapittel: 4.5.3.1 Fordeling av restkapasitet i operativ fase (X-2 – X+12)
Status: Tatt til følge

Innspill
Under overskriften «Bane NORs behandling av søknader:

- Etter andre kulepunkt ser det ut til at det må legges til «ikke» for at setningen skal gi mening («kan medføre at behandling ikke kan ferdigstilles»)
- Under fjerde kulepunkt virker Bane NOR å referere til feil hjemmel i jernbaneforskriften.

Etter vårt syn omhandler jernbaneforskriftens § 8-6 behandling av søknader i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen, ikke i ad hoc-prosessen (som er beskrevet i jernbaneforskriftens § 8-7). Referansen til § 8-6 bør derfor fjernes.

Bane NORs svar til høringspart
Network Statement oppdateres slik at den påpekte skrivefeilen korrigeres.

Muligheten til å foreslå justeringer i omsøkte ruteleier videreføres.

Samtidig er Bane NOR enig i at § 8-6 hovedsakelig gjelder årlig kapasitetsfordeling, og vi har derfor endret henvisningen til § 8-2.

Innspill-ID 202612516-9.11

Avsender: Statens jernbanetilsyn
Kapittel: 4.6.3 Prioriteringskriterier og samfunnsøkonomisk vurdering
Status: Ikke tatt til følge

Innspill
I punkt 4.6.3 beskriver dere de samfunnsøkonomiske vurderingene i tilfelle av overbelastet infrastruktur. Vi viser til SJTs vedtak fra 2024 om Bane NORs metode for samfunnsøkonomiske analyser etter jernbaneforskriften § 9-5 andre ledd, der vi blant annet påla Bane NOR å ta hensyn til alle relevante virkninger i en søknadskonflikt.

Bane NOR bør vurdere om modellen for verdsetting av ruteleier i tilstrekkelig grad fanger opp kvalitetsforskjeller mellom togtjenester, for eksempel forskjeller i service, trengsel og komfort. Etter SJTs vurdering bør Bane NORs metode også være tilpasset alle relevante konfliktsituasjoner. Dette gjelder også når søkerne er turisttog, der reiseopplevelsen i seg selv er en viktig del av tilbudet, og ikke bare transporten til reisemålet. Bane NOR bør beskrive hvordan slike forhold ivaretas i den samfunnsøkonomiske vurderingen.

I tillegg kan virkninger av konkurranse mellom aktører være relevante, for eksempel om konkurransen gir passasjerene flere valgmuligheter, bedre tjenester tilpasset deres behov og bidrar til innovasjon og utvikling både når det gjelder tjenester og produksjonsmetoder. Bane NOR bør beskrive hvordan slike virkninger vil bli vurdert og tatt hensyn til når de er relevante for tildelingen.

Bane NORs svar til høringspart
Bane NOR er enig med Statens jernbanetilsyn om at en samfunnsøkonomisk analyse skal inkludere alle relevante virkninger.

Bane NOR vurderer at dagens metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling er lagt på et hensiktsmessig nivå for å fange opp alle relevante virkninger sett i sammenheng med tidsrommet analysene skal gjøres i. For tilnærmet alle konflikter vil dette nivået være hensiktsmessig for å løse konflikten.

I de tilfellene hvor dette ikke er tilstrekkelig vil det kunne være mulig å gjøre tilleggsberegninger.

For kommentarer på kvalitetsforskjeller så fanger dagens tidsverdi opp trengsel og delvis komfort. Det finnes ikke etablerte faktorer eller satser for ulike kvalitetsattributter.

Innspill-ID 202612516-9.12

Avsender: Statens jernbanetilsyn
Kapittel: 4.6.3 Prioriteringskriterier og samfunnsøkonomisk vurdering
Status: Ikke tatt til følge

Innspill
I punkt 4.6.3 står det at Bane NOR ved overbelastning skal prioritere transporttjenesten som har vesentlig større betydning for samfunnet. SJT viser til vårt tidligere høringsinnspill til kapittel 4.6.3 i Network Statement 2026, der vi var positive til at Bane NOR foretar en konkret samfunnsøkonomisk vurdering i hver enkelt søknadskonflikt. Vi understreket samtidig at terskelen for å fravike prioriteringskriteriene i jernbaneforskriften § 9-5 første ledd bør settes så lavt som mulig, slik at kapasiteten kan tildeles den transporten som gir størst verdi for samfunnet.

Bane NORs svar til høringspart
Terskelen for å fravike prioriteringskriteriene i jernbaneforskriften § 9-5 første ledd, har foreløpig ikke vært i bruk.

Bane NOR har satt terskelverdien ut fra jernbaneforskriftens tekst om "... vesentlig større betydning for samfunnet enn andre tjenester som derved utelukkes" og vil vurdere om terskelen bør justeres når den skal evalueres. Vi ønsker imidlertid å utføre evalueringen først når terskelen har vært i bruk.

Innspill-ID 202612516-5.9

Avsender: Jernbanedirektoratet
Kapittel: 4.6.3 Metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling
Status: Tatt til følge

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

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

Bane NORs svar til høringspart
Vedlegg 4.6.3 oppdateres med en metode for vurdering av ikke-prissatte virkninger.

Innspill-ID 202612516-6.1

Avsender: Flåmsbana
Kapittel: 4.6.3 Metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling
Status: Ikke tatt til følge

Innspill
Se innspill 202612516-6.

Bane NORs svar til høringspart
Bane NOR merker seg innspillet fra Flåmsbana, men innenfor dagens regelverk må Bane NOR vurdere den enkelte ruteleiekonflik isolert. Det betyr blant annet at vi ikke kan hensynta de foreslåtte punktene med mindre dette er konsekvenser som knytter seg direkte til den aktuelle ruteleiesøknaden som er i konflikt med en annen søknad. I samsvar med metoden beskrevet i Network Statement vedlegg 4.6.3 kan det finnes konflikter som har effekter som modellen ikke tar hensyn til. Dette kan løses ved tilleggsberegninger, og berørte togselskaper vil ha anledning til å spille inn hvilke tilleggsberegninger de mener er relevante. Bane NOR vil deretter avgjøre hvilke tilleggsberegninger som eventuelt skal gjøres. Som nevnt vil det kun være relevant å gjøre vurderinger av effekter som knytter seg til den isolerte ruteleiekonflikten (ruteleie mot ruteleie).

Innspill-ID 202612516-11.17

Avsender: Vygruppen
Kapittel: Vedlegg 4.6.3 Metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling
Status: Ikke tatt til følge

Innspill
Se innspill 202612516-11 (siste punkt).

Bane NORs svar til høringspart
Bane NOR merker seg innspillet fra Vygruppen, men innenfor dagens regelverk må Bane NOR vurdere den enkelte ruteleiekonflik isolert. Det betyr blant annet at vi ikke kan hensynta de foreslåtte punktene med mindre dette er konsekvenser som knytter seg direkte til den aktuelle ruteleiesøknaden som er i konflikt med en annen søknad. I samsvar med metoden beskrevet i Network Statement vedlegg 4.6.3 kan det finnes konflikter som har effekter som modellen ikke tar hensyn til. Dette kan løses ved tilleggsberegninger, og berørte togselskaper vil ha anledning til å spille inn hvilke tilleggsberegninger de mener er relevante. Bane NOR vil deretter avgjøre hvilke tilleggsberegninger som eventuelt skal gjøres. Som nevnt vil det kun være relevant å gjøre vurderinger av effekter som knytter seg til den isolerte ruteleiekonflikten (ruteleie mot ruteleie).

I samsvar med Jernbanedirektoratets innspill, legger vi inn at det er mulig å legge vekt på ikke-prissatte virkninger der det er relevant.

Innspill-ID 202612516-14.1

Avsender: Aurland Næringsråd
Kapittel: Metode for samfunnsøkonomisk verdsetting ved ruteleiekonflikt på Flåmsbana
Status: Ikke tatt til følge

Innspill
Se innspill 202612516-14.

Bane NORs svar til høringspart
Bane NOR merker seg innspillet fra Aurland Næringsråd, men innenfor dagens regelverk må Bane NOR vurdere den enkelte ruteleiekonflik isolert. Det betyr blant annet at vi ikke kan hensynta de foreslåtte punktene med mindre dette er konsekvenser som knytter seg direkte til den aktuelle ruteleiesøknaden som er i konflikt med en annen søknad. I samsvar med metoden beskrevet i Network Statement vedlegg 4.6.3 kan det finnes konflikter som har effekter som modellen ikke tar hensyn til. Dette kan løses ved tilleggsberegninger, og berørte togselskaper vil ha anledning til å spille inn hvilke tilleggsberegninger de mener er relevante. Bane NOR vil deretter avgjøre hvilke tilleggsberegninger som eventuelt skal gjøres. Som nevnt vil det kun være relevant å gjøre vurderinger av effekter som knytter seg til den isolerte ruteleiekonflikten (ruteleie mot ruteleie).

Innspill-ID 202612516-9.13

Avsender: Statens jernbanetilsyn
Kapittel: 4.6.4 Prosess ved overbelastet infrastruktur
Status: Ikke tatt til følge

Innspill
I punkt 4.6.4 beskriver Bane NOR prosessen ved overbelastet infrastruktur etter jernbaneforskriften §§ 1-7 og 9-3. I våre høringskommentarer til netterklæringen for 2027 pekte vi på at netterklæringen ikke inneholder nærmere kriterier for erklæring av overbelastning, og oppfordret Bane NOR til å utforme nærmere kriterier for erklæring av overbelastning både geografisk og tidsmessig, og for varigheten av overbelastningen. Vi er positive til at Bane NOR har inkludert kriterier for oppheving av overbelastningen. Samtidig ser vi at netterklæringen mangler kriterier for geografisk og tidsmessig avgrensning av selve overbelastningen. Vi oppfordrer Bane NOR til å inkludere slike kriterier. Vi har registrert at flere andre land i Europa har dette. Slike kriterier er slik vi ser det nødvendig for at infrastrukturen skal kunne utnyttes effektivt og ikke i unødig grad blir erklært som overbelastet.

Bane NORs svar til høringspart
Bane NOR vil ikke gjøre om på eksisterende overbelastninger, men vil vurdere å oppdatere kriteriene for geografisk- og tidsmessig avgrensning av overbelastninger i Network Statement 2029.

Innspill-ID 202612516-11.13

Avsender: Vygruppen
Kapittel: 4.6.4 Prosess ved overbelastet infrastruktur
Status: Tatt til følge

Innspill
Fotnote 2 i punkt 2. under «Kriterier for oppheving av overbelastning» synes ikke å være forklart. Vi etterlyser dessuten informasjon på om Bane NOR har vurdert å oppheve noen av dagens overbelastninger fra rutetermin R28 basert på de nye kriteriene.

Bane NORs svar til høringspart
Network Statement 2028 oppdateres med en forklaring av kriteriene for oppheving av overbelastning.

Bane NOR har tatt i bruk kriteriene for å oppheve overbelastninger, og ingen av overbelastningene i R28 ble opphevet. For å redusere omfanget av overbelastet infrastruktur, vil vi vurdere å oppdatere kriteriene for geografisk- og tidsmessig avgrensning av overbelastninger. Eventuelle endrede kriterier vil publiseres i Network Statement 2029.

Innspill-ID 202612516-9.6

Avsender: Statens jernbanetilsyn
Kapittel: Koordineringsmekanisme
Status: Tatt til følge

Innspill
Jernbaneforskriften § 3-8 stiller krav om at Bane NOR skal etablere og ivareta en koordineringsmekanisme for å sikre samordning mellom infrastrukturforvalteren, berørte jernbaneforetak og andre søkere. Bestemmelsen stiller også krav om at infrastrukturforvalteren, i samråd med aktørene, skal utarbeide og offentliggjøre nærmere retningslinjer for koordineringen og publisere en oversikt over aktiviteter etter bestemmelsen på sine nettsider. Vi oppfordrer Bane NOR til å beskrive koordineringsmekanismen og inkludere retningslinjene og oversikten over aktivitetene også i netterklæringen.

Bane NORs svar til høringspart
Network Statement 2028 oppdateres med en beskrivelse av koordineringsmekanismen.

Innspill-ID 202612516-3.1

Avsender: Arctic Rail
Kapittel: 5.3.2.3 Påslag på infrastrukturavgifter
Status: Ikke tatt til følge

Innspill
Se innspill 202612516-3.

Bane NORs svar til høringspart
Bane NOR anvender anerkjent metodikk, men er enig i at høye baneavgifter der det ikke er realistiske transportalternativer, ikke automatisk innebærer høy tåleevne. Her vil vi presisere at vi har justert ned resultatet fra den såkalte Ramsey-Boiteux-beregningen, da vi også ser på aktørenes økonomi gjennom flere år, med størst vekt på de siste årene.

Vi vil også legge til at samlet avgift for malmtrafikk på Ofotbanen i det nye forslaget er lavere enn hva det var i 2023, som var siste år Bane NOR anvendte en fullt ut implementert prismodell med påslag. Sporavgifter for malmtrafikken på Ofotbanen blir redusert med 35 prosent i den nye prismodellen sammenlignet med den gamle.

Når det gjelder insentivbaserte avgifter, har vi ytelsesordningen (tilsvarer hva man kaller kvalitetsavgifter i Sverige). Bane NOR og togselskaper betaler i ordningen i henhold til hvem som forårsaker forsinkelser og innstillinger. Ordningen inkluderer også en bonusordning for reduksjon i forsinkelser for godstog.

Arctic Rail nevner kostnader for slitasje på jernbanen. Bane NORs avgiftssystem følger EU-direktiv 2012/34, som er inntatt i både norsk og svensk jernbanelovgivning. Slitasjekostnader er en viktig del av grunnlaget for avgift basert på kostnader som oppstår som direkte følge av togtrafikken (Artikkel 31 (3) i direktivet) – kalt «grunnpris» i Bane NORs avgiftssystem. Påslag er derimot ikke knyttet direkte til slitasjekostnader (Artikkel 32 i direktivet).

Langsiktige endringer i markedspris for transportert vare, som medfører varig lavere lønnsomhet for togkundene, hensyntas gjennom at lønnsomhet over tid inngår i vår tåleevnevurdering. Men vi kan ikke justere påslaget opp eller ned som følge av kortsiktige prisvariasjoner.

Innspill-ID 202612516-7.1

Avsender: Norrbottens Handelskammare
Tema: Økte baneavgifter for internasjonal malmtrafikk
Status: Ikke tatt til følge

Innspill
Se innspill 202612516-7.

Bane NORs svar til høringspart
Norrbottens Handelskammare motsetter seg Bane NORs nye markedssegment for internasjonal malmtrafikk med påfølgende kraftig økning i avgifter. Bane NOR ønsker å nyansere dette bildet av utviklingen i avgift. Påslag ble innkrevd etter en prismodell som gjaldt 2019–2023, og Bane NORs plan var å videreføre påslag i en ny modell fra 2024. Det er først nå at Bane NOR kan gjenoppta innkreving av påslag. For malmtrafikken på Ofotbanen blir sporavgiftene 35 prosent lavere enn i den gamle prismodellen. Vi er derfor ikke enig i at dette er en kraftig økning. Samtidig øker avgiften for den innenlandske malmtrafikken. Målt i avgift per brutto tonnkilometer er avgiften for internasjonal malmtrafikk lavere enn for den innenlandske, men omregnet til togkilometer blir satsen høyere for den internasjonale fordi det fraktes flere tonn per tog.

Gjennom en evaluering av absolutt tåleevne og påfølgende nedjustering av påslag i segmentet internasjonal malmtransport har Bane Nor også motvirket at påslagsnivået skal påvirke trafikkvolumet på Ofotbanen negativt. Dette bidrar til at korridorens konkurranseevne ikke svekkes etter gjenopptakelse av innkrevingen av påslag, selv om avgiftsnivået er ulikt på begge sider av grensen.

Bane NORs utgangspunkt er å minimere påslagenes virkning på markedenes tilpasninger. Da minimeres også konsekvensene på jernbanen, industrien og eksporten. Vi anvender en anerkjent metode og forholder oss til EU-direktiv 2012/34, jernbaneforskriften og vedtak fra Statens jernbanetilsyn av 13. desember 2024.

Innspill-ID 202612516-8.1

Avsender: Svemin
Kapittel: Påslag infrastrukturavgifter Ofotbanen
Status: Ikke tatt til følge

Innspill
Se innspill 202612516-8

Bane NORs svar til høringspart
Svemin ser problem med at internasjonal malmtransport skal ha høyere avgift enn innenlandsk malmtransport, og nevner også at Norge foreslår avgiftsøkninger samtidig som Trafikverket foreslår reduksjoner i de svenske sporavgiftene. Videre anser Svemin at markedssegmenteringen ikke tar hensyn til ulikheter mellom malmtransportene på Ofotbanen og at modellen risikerer å skape konkurransevridninger mellom aktørene. Bane NOR oppfordres til å utføre en mer inngående konsekvensanalyse.

Aller først vil Bane NOR nyansere bildet av utviklingen i avgift. Påslag ble innkrevd etter en prismodell som gjaldt 2019–2023, og Bane NORs plan var å videreføre påslag i en ny modell fra 2024. Det er først nå at Bane NOR kan gjenoppta innkreving av påslag. For malmtrafikken på Ofotbanen er avgiften samlet sett 35 prosent lavere enn hva den var i 2023.

Vi bestrider ikke at påslag per togkilometer er høyere for internasjonal malmtansport enn for innenlandsk, men også her er det nyanser. Samtidig som internasjonal malmtrafikk får en avgiftsreduksjon sammenlignet med den gamle avgiftsmodellen, opplever innenlandsk malmtransport en kraftig avgiftsøkning. Økningen skyldes i hovedsak fjerning av rabatter på underutnyttede strekninger over hele landet, da trafikken ikke lenger gir grunn til rabatt i henhold til jernbaneforskriften. Det kan også nevnes at målt i avgift per brutto tonnkilometer er avgiften for internasjonal malmtrafikk lavere enn for den innenlandske, men omregnet til togkilometer blir satsen høyere for den internasjonale fordi det fraktes flere tonn per tog.

Svemin mener at segmenteringen burde ha vært mer differensiert med hensyn til kriterier som foredlingsgrad, markedspris for varen, lønnsomhet og evnen til å bære økte transportkostnader. Vi mener at en så finmasket segmentering ikke er realistisk i lys av regelverket og vedtaket fra Statens jernbanetilsyn (SJT). SJT viser til de segmenteringskriteriene som er nevnt i jernbaneforskriften og i EU-direktiv 2012/34. Disse inkluderer ikke markedspris for varen, lønnsomhet eller evne til å bære økte transportkostnader. Varetype er et kriterium som er nevnt i

jernbaneforskriften. Vi kan imidlertid vanskelig se at varetype kan brukes til å skille mellom foredlingsgrader av malm. Selv om det er ulike malmprodukter som transporteres, anser vi her malm som en varetype, på lik linje med at vi anser for eksempel all tømmer som en varetype og alt farlig gods som en varetype, selv om det kan være ulike produkter innen segmentene. Forskjeller i lønnsomhet eller evne til å bære økte transportkostnader er som nevnt ikke relevante hensyn markedssegmenteringen slik vi forstår SJTs vedtak, men det er derimot relevant i fastsettelsen av påslag. I fastsettelsen av påslag per segment har vi tatt hensyn til at noen aktører har lavere tåleevne – herunder lønnsomhet – gjennom vår tåleevnevurdering.

Når det gjelder konsekvensanalyse, er vårt utgangspunkt at påslag skal settes slik at virkningen på trafikken minimeres, og at påslagene ikke skal være inngripende i aktørenes økonomi. Da blir også konsekvensene minimert. Det er ikke slik at påslag settes feil fordi vi ikke er klar over viktigheten av transportkorridorer eller trafikkens betydning for å nå transportpolitiske, næringspolitiske eller andre målsettinger. Det vi gjør, er å anvende en anerkjent og anbefalt metode som skal ivareta at markedenes tilpasninger påvirkes minst mulig.

Innspill-ID 202612516-9.14

Avsender: Statens jernbanetilsyn
Kapittel: 5.2.5 Liste over markedssegmenter
Status: Tatt til følge

Innspill
I listen over markedssegmenter for 2028 i punkt 5.2.5 inngår segmentet Til/Fra Hovedflyplass under innenlands persontransport omfattet av offentlige tjenesteytelser. Flytoget sitt tilbud skal som kjent innlemmes i Vys ordinære tilbud av jernbanetransporttjenester innen 2028, og slik vi har forstått det blir det dermed ingen egen togpendel til og fra flyplassen. Bane NOR bør forklare kort hvorfor de likevel har inndelt i et eget markedssegment for denne transporttjenesten.

Vi viser ellers til at Bane NOR som følge av våre pålegg i vedtaket av 13. desember 2024 i klage fra Rana Gruber over Bane NORs påslag i perioden 2024 til 2026, har gjort nye analyser og vurderinger av inndeling i markedssegmenter og beregning av påslag. SJT har foreløpig ikke tatt endelig stilling til om Bane NORs markedssegmentering og påslagsberegning oppfyller påleggene i vedtaket. Vi kan derfor ikke utelukke at vår endelige vurdering i saken direkte eller indirekte vil kunne påvirke Bane NORs inndeling markedssegmenter og beregning av påslag for 2028.

Bane NORs svar til høringspart
Den reviderte markedssegmenteringen er i utgangspunktet utarbeidet for å gjelde f.o.m. 2024, men f.o.m. 2028 skulle to av segmentene være markert som inaktive. Det gjelder segmentet «Til/fra hovedflyplass», slik Statens jernbanetilsyn påpeker, samt segmentet «Turismebaserte tog» under «Persontransport omfattet av offentlig tjenesteytelse». Dette korrigeres.

Innspill-ID 202612516-9.15

Avsender: Statens jernbanetilsyn
Kapittel: 5.3.1 Innhold i den minste pakken med tjenester
Status: Tatt til følge

Innspill
I punkt 5.3.1 skriver dere at jernbaneforetakene får tilgang til den minste pakken med tjenester ved å inngå AST med Bane NOR, i henhold til jernbaneforskriften § 4-1. Dette er misvisende, da § 4-1 ikke regulerer tilgangen til tjenester, men ramser opp hvilke tjenester som skal tilbys på ikke-diskriminerende vilkår. SJT ber om at dere retter opp i ordlyden.

Bane NORs svar til høringspart
Ordlyden rettes til: «Bane NOR tilbyr den minste pakken med tjenester til alle togselskaper som har inngått AST med Bane NOR. Hva som omfattes av den minste pakken med tjenester fremgår av jernbaneforskriften § 4-1.»

Innspill-ID 202612516-9.16

Avsender: Statens jernbanetilsyn
Kapittel: 5.3.3 Priser for den minste pakken med tjenester
Status: Tatt til følge

Innspill
Under punkt 5.3.3 skriver dere at prisene for 2026 (2026-priser) vises i tabell 1 og 2. Tabellene viser derimot til 2027-priser. SJT ber Bane NOR klargjøre hvilken ruteplanperiode prisene skal gjelde for og dermed også hva de korrekte prisene for R28 skal være.

Bane NORs svar til høringspart
Teksten er justert for å tydeliggjøre at prisene gjelder for ruteplanperiode 2028, men er oppgitt i prisnivå 2027. Prisene indeksreguleres årlig i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganlegg.

Innspill-ID 202612516-11.14

Avsender: Vygruppen
Kapittel: 5.3.3 Priser for den minste pakken med tjenester
Status: Ikke tatt til følge

Innspill
Vi oversendte den 12.06.2026 høringsinnspill til Bane NORs forslag til påslag på infrastrukturavgifter. I dette høringsinnspillet påpekte vi at kravene for fastsettelse av påslag for markedssegmentene lokal/regional trafikk uten trafikkavtale og fjerntog uten trafikkavtale i jernbaneforskriftens § 6-3 ikke er oppfylte i tilstrekkelig grad. Dette gjelder bl.a. kravene til tåleevne, konkurranseevne, likebehandling og vern mot at avgiftsnivået hindrer bruk av infrastrukturen.

Vi har så langt ikke mottatt svar fra Bane NOR på våre høringsinnspill av 12.06.2026 og gjentar derfor kravene som er formulert i brevet. Dette gjelder spesielt kravet om at påslag for kommersiell persontogtrafikk settes til 0,- kr, både for lokal/regional trafikk og for fjerntog.

Bane NORs svar til høringspart
Bane NOR mener at å sette påslag til 0,- kr uten videre for kommersiell persontogtrafikk ville være i strid med jernbaneforskriften og Statens jernbanetilsyns vedtak av 13. desember 2024. At vi setter påslag for denne trafikken er nærmere forklart i dokumentet «Bane NORs kommentarer til høringsinnspill om påslag» som ble sendt på epost 5. oktober 2026 til partene i høringen av påslag tidligere i år. Innspill som Bane NOR mottok i den høringen (mai-juni 2026) førte dessuten til endringer i beregningsforutsetninger, noe som gjorde at påslag for kommersiell persontogtrafikk ble redusert i forhold til forslaget fra mai 2026.

Innspill-ID 202612516-12.4

Avsender: CargoNet
Kapittel: 5.7.1 Ytelsesordning
Status: Tatt til følge

Innspill
Kode 1 – Bane. Glatte skinner

- Dette punktet bør redigeres. Slik ordlyden er i dag, legger man føringer for å logge kjøreforsinkelse istedenfor glatte skinner - på tross av tilbakemelding fra fører, med mindre det bekreftes av ytterligere tog/førere. Det er også stor forskjell på godstog og persontog når det gjelder hvor utsatt de er for glatte skinner.

Kode 94 – Uønsket hendelse

- Her bør det inkluderes et eget punkt eller en ordlyd under «annet»; for eksempel sjekk av hjulslag. Altså de gangene man blir forsinket etter tilbakemelding om mulig hjulslag fra txp, som viser seg å være falsk alarm

Bane NORs svar til høringspart
Kode 1 – Bane. Glatte skinner: Vi er enig i at det fremstår som om glatte skinner ikke kan brukes dersom det bare er ett tog som melder om dette og foreslår derfor å endre første setning til: «Benyttes dersom tog melder om glatt skinnegang.»

Kode 94 – Uønsket hendelse: Vi er enig i at det bør komme inn et punkt at koden brukes ved sjekk av hjulslag som ikke er reell. På samme måte foreslår vi et punkt om at koden brukes i tilfeller hvor lokfører melder om infrastrukturfeil som f.eks. «dump i sporet», men hvor Infrastrukturforvalter ikke finner feil i infrastrukturen når de rykker ut.

Innspill-ID 202612516-12.5

Avsender: CargoNet
Kapittel: 5.7.1 Ytelsesordning
Status: Delvis tatt til følge

Innspill

- Materiellturnering. Det er ikke uttrykkelig spesifisert noe sted at rotårsak til forsinkelser skal videreføres i tilfeller der et tog blir forsinket som følge av at planlagt lokomotiv ankommer sent fra foregående tog. Det fungerer likevel slik i det daglige og dette fremstår som etablert praksis. For å sikre forutsigbarhet, lik forståelse mellom partene og en ensartet praktisering av ytelsesordningen, bør denne praksisen beskrives eksplisitt i Network Statement. Bestemmelsen bør tydeliggjøre at forsinkelser som oppstår som følge av materiellomløp skal videreføre rotårsaken til den opprinnelige hendelsen.
- Personellturnering. På tilsvarende måte som for materiell, disponerer togselskapene personell ut fra planlagt produksjon. Det fremstår ikke saklig begrunnet å behandle materiell og personell forskjellig. Begge er produksjonsressurser som er nødvendige for å gjennomføre den planlagte togframføringen, og bør derfor sidestilles ved håndteringen av følgeforsinkelser og videreføring av rotårsak.
- Alle forsinkelser som logges mot togselskap eller utenforliggende forhold med årsakstype «annet», må suppleres med utfyllende informasjon i kommentarfeltet i TIOS. Det er urimelig at infrastrukturforvalter fraskriver seg ansvaret for en forsinkelse uten å utdype hva som faktisk er årsaken. Ved manglende informasjon bør en slik forsinkelse logges som kode 7 - Uregistrert / Ikke registrert forrige vakt (alternativt 999).

Bane NORs svar til høringspart
Innspillet er delvis tatt til følge. Det innarbeides en presisering om videreføring av årsakskode ved materiellturnering.

Personellturnering: Grunnen til at man viderefører forsinkelsesårsak når planlagt lokomotiv ankommer sent fra foregående tog et at kostnadene ved å ha ekstra materiell stående for å unngå følgeforsinkelser ved avvik er uforholdsmessig høye. Det er trolig heller ikke nok togparkering tilgjengelig for at godsselskapene skal ha så mye materiell stående ved alle terminaler. Det samme kan ikke sies om kostnadene ved å ha ekstra personell tilgjengelig.

Årsakstype «annet»: Vi er enig i at for forsinkelser hvor det ikke kommer klart frem fra kombinasjonen av årsakskode og type hva som er årsaken til forsinkelsen så burde togleder/TXP som registrerer årsak til forsinkelse legge inn detaljer i kommentarfeltet. Vi vil ta med oss dette innspillet videre i arbeidet med å forbedre datakvaliteten på årsaksregistreringene, men anser ikke Network Statement som et passende sted for spesifisering av Togleder/TXP sine oppgaver. Togselskap har anledning til å klage på årsakskoder de mener er feil gjennom en prosess beskrevet i AST.

Innspill-ID 202612516-9.17

Avsender: Statens jernbanetilsyn
Kapittel: 5.8 Prisendringer
Status: Ikke tatt til følge

Innspill
Del 5.8 viser til at SSBs kostnadsindeks for drift og vedlikehold av veganlegg brukes til årlige prisjusteringer. Videre viser tabell 7 at indeksen har store svingninger fra 5,9 %, ned til 0,8 % og opp igjen til 5,7 % i perioden fra 2024 til 2027. SJT ber Bane NOR vurdere om det er hensiktsmessig å bruke den bestemte indeksen eller om det finnes eller kan etableres en alternativ indeks som er bedre egnet for jernbane.

Bane NORs svar til høringspart
Mulighet for å etablere en egen indeks for jernbane har tidligere vært drøftet med Statistisk sentralbyrå, men det lot seg ikke gjøre. I lys av det har Bane NOR konkludert med at anvendt indeks er den best egnede av offentlig tilgjengelige indekser. Det er en del elementer som inngår i den anvendte indeksen som er relevant for jernbanen, mens for eksempel en vanlig konsumprisindeks inneholder helt andre typer varer og tjenester.

Innspill-ID 202612516-9.18

Avsender: Statens jernbanetilsyn
Kapittel: 5.8.2 Andre prisendringer
Status: Tatt til følge

Innspill
I punkt 5.8.2 skriver Bane NOR at prisendringer som følge av rettskraftige dommer og vedtak fra markedsovervåker gjennomføres uten høring. SJT ber om at det presiseres at markedsovervåker ikke fastsetter eller godkjenner avgifter i Norge, men kun pålegger korrigeringer som følge av brudd på regelverk eller vedtak.

Bane NORs svar til høringspart
Innspillet tas til følge.

Innspill-ID 202612516-10.1

Avsender: LKAB
Kapittel: Markedssegmentering og påslag
Status: Ikke tatt til følge

Innspill
Se innspill 202612516-10.

Bane NORs svar til høringspart
Metodesvakheter: LKAB skriver at nåværende modell risikerer å overvurdere markedets faktiske evne til å bære avgiftsøkninger. Lav elastisitet betyr ikke nødvendigvis høy betalingsevne.

Modellen bør sikre at virksomheter uten realistiske transportalternativer ikke må bære en uproporsjonalt stor andel av infrastrukturkostnadene. LKAB mener at markedssegmenteringen ikke utelukkende bør baseres på transportenes priselastisitet men også ta hensyn til betydningen for svensk og norsk eksport, næringens internasjonale konkurransekraft, behovet for langsiktig stabile og forutsigbare transportkostnader, den samfunnsøkonomiske nytten av effektive og bærekraftige jernbanetransporter, og betydningen av velfungerende grenseoverskridende transportkorridorer for Europas forsyning av strategiske råvarer.

Bane NOR antar at LKAB her tenker på fastsettelse av påslag så vel som markedssegmentering (markedssegmenteringen er ikke basert på priselastisitet).

Bane NORs utgangspunkt er at påslag skal settes slik at virkningen på trafikken minimeres, og at påslagene ikke skal være inngripende i aktørenes økonomi. Da blir også konsekvensene minimert. Bane NOR mener at det å forstå for eksempel den samfunnsøkonomiske nytten av effektive og bærekraftige jernbanetransporter er en bra ting, men at det ikke tilfører noe til fastsettelsen av påslag, fordi regelverk og metode for fastsettelse av påslag bygger på at jernbanetransportene skal påvirkes minimalt av påslaget. Dersom konsekvensene minimeres, er det heller ingen grunn til å analysere virkningene på for eksempel eksport. Vi er likevel enig med i LKAB i at mangel på transportalternativer ikke automatisk betyr høy tåleevne for påslag. Bane NOR baserer heller ikke fastsettelsen av påslag utelukkende på priselastisiteter. I tillegg til Ramsey-Boiteux-basert beregning av påslag gjøres en evaluering av aktørenes tåleevne basert på driftsresultat, EBIT og totalrentabilitet. Påslag i segmentet for internasjonal malmtransport ble justert ned etter en samlet vurdering av aktørenes tåleevne i segmentet.

Forskjellig avgiftsutvikling på norsk og svensk side: LKAB vil gjøre oppmerksom på at utviklingen i sporavgifter for malmtrafikk nå går i ulike retninger i Norden. De skriver at Bane NOR foreslår økninger mens Trafikverket foreslår reduksjoner.

Bane NOR vil presisere at avgiftene på malmtransportene på Ofotbanen ikke øker sammenlignet med tidligere prismodell for påslag. Påslag ble innkrevd etter en prismodell som gjaldt 2019–2023, og Bane NORs plan var å videreføre påslag i en ny modell fra 2024. Det er først nå at Bane NOR kan gjenoppta innkreving av påslag. For malmtrafikken på Ofotbanen er sporavgiftene samlet sett 35 prosent lavere enn hva de var i 2023.

Vi bestrider ikke at påslag per togkilometer er høyere for internasjonal malmtansport enn for innenlandsk, men også her er det nyanser. Samtidig som internasjonal malmtrafikk får en avgiftsreduksjon sammenlignet med den gamle avgiftsmodellen, opplever innenlandsk malmtransport en kraftig avgiftsøkning. Økningen skyldes i hovedsak fjerning av rabatter på underutnyttede strekninger over hele landet, da trafikken ikke lenger gir grunn til rabatt i henhold til jernbaneforskriften. Det kan også nevnes at målt i avgift per brutto tonnkilometer er påslag for internasjonal malmtrafikk lavere enn for den innenlandske, men omregnet til togkilometer blir satsen (kr/km) høyere for den internasjonale fordi det fraktes flere tonn per tog.

Innspill-ID 202612516-13.1

Avsender: Advokatfirmaet Arntzen / Rana Gruber
Kapittel: Markedssegmentering, påslag og rabatter
Status: Ikke tatt til følge

Innspill
Se innspill 202612516-13. Merk at deler av dette dokumentet er unntatt offentligheten.

Bane NORs svar til høringspart
Markedssegmenteringen – varsling og frister: Rana Gruber viser til at Bane NOR i høringsdokumentet om markedssegmentering skrev at den «*nye markedssegmenteringen erstatter de tidligere publiserte markedssegmenteringene for 2024 og 2025, og vil gjelde frem til rutetermin 2029*». Rana Gruber mener dette gir grunn til å tro at markedssegmenteringen for 2026 og 2027 ikke skulle endres, og at Bane NOR har endret 2026 og 2027 uten at berørte parter ble involvert.

Bane NOR mener det er liten tvil om at setningen skal forstås som at endringene skal gjelde hele den angitte perioden. Sett i sammenheng med annen informasjon Bane NOR har gitt til markedet er det utvilsomt at endringene som var på høring våren 2026 skulle gjelde ruteterminene 26 og 27. Det har vært publisert merknader i Network Statement for de aktuelle årene, hvor det informeres om at det kan komme endringer i markedssegmentering og beregning av påslag som følge av Bane NORs arbeid med å oppfylle pålegg i Statens jernbanetilsyns vedtak av 13. desember 2024. Videre, i høringsversjonen av påslag fra mai 2026 varsles det om endring i grunnleggende elementer for påslag.

Rana Gruber mener at jernbaneforskriften § 6-3 (6) om varsling av endringer i påslag og reglene i jernbaneforskriften kapittel 5 om nettveiledningen er til hinder for at Bane NOR har gjort endringer i markedssegmentering og påslag i Network Statement for 2026 og 2027. Vi har vurdert dette, men etter vårt syn er ikke disse reglene til hinder for å gjøre de nevnte endringene. Endringene i markedssegmentering og påslag har skjedd som følge av et pålegg fra SJT. Det er hverken noe i tilsynets vedtak eller de nevnte reglene som er til hinder for å gjennomføre endringene når pålegget har blitt oppfylt. Det følger også av jernbaneforskriften § 5-1(2) siste punktum at netterklæringen skal ajourføres og endres ved behov. Vi viser videre til at det har blitt varslet om dette tidligere og at vi har holdt alle berørte parter informert om at vi skal gjenoppta innkreving av påslag når pålegget er oppfylt.

Markedssegmenteringen – ulovlig: Det er «Rana Grubers syn at denne inndelingen [markedssegmenteringen] er en videreføring av den allerede ulovlige segmenteringen, kun i enda en ny språkdrakt. Resultatet er som før, nemlig at CargoNet sine transporttjenester for Rana Gruber plasseres i et eget segment (…)». Til dette har Bane NOR flere presiseringer. For det første er resultatet ikke det samme. Rana Gruber var ikke plassert i et eget segment verken i 2024- eller 2025-segmenteringen. For det andre er Bane NORs nye segmentering ikke den samme som før i ny språkdrakt. Metoden er nå knyttet mer direkte til segmenteringskriteriene i regelverket (jernbaneforskriften § 6-3 (3), EU-direktiv 2012/34 og EU-kommisjonens retningslinjer C/2025/2606) og føringene fra Statens jernbanetilsyns vedtak (herunder at tåleevne ikke er et segmenteringskriterium). Den nye metoden har ført til nye resultater, både innen jernmalm og innen andre typer av transporttjenester.

Påslagsberegningen: Rana Gruber er overrasket over at elastisiteten i de to segmentene malmtransport innenlands og malmtransport internasjonal er like. De har i tidligere høring av påslag kommentert at elastisitetene er ulike for malmtransporttjenestene. Bane NOR er enig i at det ble funnet ulike elastisiteter, som lå til grunn for gjennomsnittet som er anvendt. Vi hadde ikke intensjon om å endre dette. For alle typer transporttjenester på Bane NORs nett kan det være innbyrdes forskjeller i elastisitet (for eksempel innen tømmertransporter eller innen andre systemtog), men det er naturlig all den tid analysen ikke skal hensynta enkeltaktører.

Siden høringen av påslag på forsommeren har Bane NOR justert den felles elastisiteten for malmtransportene som følge av opplysninger fra Rana Gruber, som ga mer riktige forutsetninger for estimeringen.

Rana Gruber reagerer også på at elastisiteten for innenlands malmtransport dels er basert på aktører utenfor segmentet (i internasjonal malmtransport). Bane NOR ser at det kan fremstå uheldig, men årsaken er at samme prinsipp er brukt for hele jernbanenettet: Det er ikke estimert forskjellig elastisitet for innenlands og grensekryssende trafikk for samme type transport. En viktig årsak til det er antall observasjoner å bygge estimeringen på.

Absolutt tåleevne – type aktør som vurderes: Rana Gruber mener at Bane NOR bryter med likebehandlings- og ikke-diskrimineringsprinsippet ved å skifte mellom å vurdere tåleevne basert på togselskapene og på togkundene. Bane NOR frykter derimot at vi ville ha fått en forskjellsbehandling mellom segmentene dersom vi ikke hadde tatt hensyn til at transporttjenester med systemtog har en annen markedsstruktur enn andre transporttjenester på jernbanen. Systemtogtjenester har som regel kun én kunde, og det er samme kunde over lang tid. Ofte er konkurransen fra andre transportalternativer relativt liten. Systemtogtjenestenes tåleevne for påslag er derfor i stor grad avhengig av de respektive togkundenes tåleevne. Tåleevnen for transporttjenester med et stort antall togkunder som dessuten kan variere en del over tid, i markeder med større konkurranse fra andre transportmidler, er ikke på samme måte avhengig av enkeltkunders tåleevne. Marginene for togselskapene gjenspeiler her i sterkere grad tåleevnen for markedssegmentet.

Absolutt tåleevne – kort tidsserie: Rana Gruber opererer i svært sykliske markeder, og mener at tidsserien på fem år som Bane NOR bruker er for kort til å vurdere tåleevnen. Bane NOR har to kommentarer til dette. For det første kan vi forsikre om at konklusjonen om tåleevne, med de kriteriene som er brukt i analysen, i Rana Grubers tilfelle står seg også om vi velger en tidsserie på 10 eller 15 år. For det andre, i den tidligere høringen av påslag kom det også innspill fra parter som frykter at Bane NOR i for liten grad fanger opp at økonomien for noen aktører har blitt svakere de siste årene og at Bane NOR dermed risikerer å overvurdere tåleevnen for påslag framover. Bane NORs samlede vurdering er at de nærmeste årene framover, som påslagene skal gjelde for, vil være mer preget av den økonomiske situasjonen de foregående fem årene enn av perioder lenger tilbake i tid.

Absolutt tåleevne – sammenheng med ramme for påslag: Rana Gruber mener det er uklart hvordan absolutt tåleevne vurderes, og «*da særlig opp mot Samferdselsdepartementets økonomiske ramme og hva som er Bane NORs forventede inntekt.*» Her kan Bane NOR informere om at det ikke er noen sammenheng mellom vurderingen av absolutt tåleevne og den økonomiske rammen for infrastrukturavgiftene. Rammen er et utgangspunkt som fordeles mellom segmenter ved hjelp av relativ tåleevne (Ramsey-Boiteux-metoden). Deretter reduseres påslag i noen av segmentene som følge av vurderingen av absolutt tåleevne. Påslag for andre segmenter økes ikke for å kompensere for dette. Etter vurderingen av absolutt tåleevne oppnår ikke Bane NOR den rammen som var inntektsmålet. Bane NOR er enig med Rana Gruber i at vi kunne ha vist forventede inntekter etter tåleevnevurderingen, slik at dette ble mer transparent.

Rabatter: Bane NORs definisjon av "vesentlig underutnyttet" har ingen sammenheng med Jernbanedirektoratets kategorisering.

Bane NOR foreslo Network Statement 2019 at ordlyden "vesentlig" betyr at strekningskapasiteten er utnyttet under 50%. Det har i senere høringer ikke kommet kommentarer på denne definisjonen.

I henhold til Jernbaneforskriften §6-4(2) må en slik rabattordning være tidsbegrenset. Bane NOR foreslo i Network Statement 2019 at rabattordningen skal gjelde til og med 2025.

Viser til Network Statement 4.6.2 som beskriver overbelastede strekninger i Norge. Punktet som gjelder Alnabru—Eidsvoll (Hovedbanen)—Trondheim—Bodø er gjeldene.

Innspill-ID 202612516-11.15

Avsender: Vygruppen
Kapittel: 6.5 Kunde- og trafikkinformasjon
Status: Ikke tatt til følge

Innspill 5.2
Vi etterlyser en beskrivelse for hvordan Bane NOR sikrer korrekt skilting og annonsering av utgangs- og endestasjoner i utlandet for internasjonale tog, både i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen og i ad hoc-prosessen.

Bane NORs svar til høringspart
Dette gjøres foreløpig manuelt basert på informasjon fra togselskapene om utgang- og endestasjon til togene. Rutedataen som er tilgjengelig i Bane NORs systemer er kun togruter i Norge.

Innspill-ID 202612516-9.19

Avsender: Statens jernbanetilsyn
Kapittel: 7 Serviceanlegg
Status: Tatt til følge

Innspill
Som vi har påpekt i våre merknader til NS kapittel 4 har dere gjennomgående i kapittel 7 vist til kapasitetsfordelingen for infrastrukturkapasitet i NS kapittel 4 når det gjelder fordeling av kapasitet i serviceanlegg. Det må tydeliggjøres at søkere kan søke når som helst i året og at driver har en plikt til å behandle søknaden innen tidsfristene som følger av serviceanleggforskriften, og at Bane NORs tidsfrister for søknad om infrastrukturkapasitet ikke er bindende for søkere i serviceanlegg.

Bane NORs svar til høringspart
Innspillet tas til følge.

Innspill-ID 202612516-9.20

Avsender: Statens jernbanetilsyn
Kapittel: 7.3.1.2 Prising av tjenester i serviceanlegg
Status: Ikke tatt til følge

Innspill
Bane NOR skriver i punkt 7.3.1.2 at priser for tjenester i serviceanlegg kan inkludere rimelig fortjeneste. SJT ber om at den eventuelle prosentsatsen for rimelig fortjeneste oppgis for de ulike tjenestene i serviceanlegg, se også definisjonen av dette i jernbaneforskriften § 1-7 bokstav n.

Bane NORs svar til høringspart
Tjenestene i serviceanleggene er organisert etter ulike selskaps- og driftsmodeller, herunder både statsforetaket (SF) og aksjeselskaper (AS). Beregningen av rimelig fortjeneste vil derfor kunne variere mellom de enkelte tjenestene og anleggene, avhengig av den underliggende organiseringen og kostnadsmodellen.

Den anvendte satsen for rimelig fortjeneste er generelt lav. Eventuelle forskjeller mellom tjenestene skyldes hovedsakelig hvilket økonomisk og organisatorisk oppsett det enkelte serviceanlegget er etablert og drives etter. Dette innebærer at det ikke nødvendigvis benyttes en ensartet prosentsats for alle tjenester på tvers av serviceanleggene.

Videre anbefales det at gjeldende tekst i punkt 7.3.1.2 videreføres uendret.