

Bane NOR SF  
Postboks 4350  
2308 HAMAR

Dato: 11.10.2018  
Saksref.: 201801175-2  
Deres ref.: 201805168  
Sider: 7

## Hørings svar Network Statement 2020

### Innledning

Jernbanedirektoratet har mottatt Høringsutkast Network Statement 2020 og gir med dette høringskommentarer til utkastet.

Generelt har Network Statement en god struktur med mange opplysninger og lenker til bl.a. vedlegg med ytterligere informasjon. Allikevel ønsker Jernbanedirektoratet å peke på følgende:

#### 1. Generell struktur

Det kunne med fordel vært en mer tydelig innledning i Network Statement og en oppsummering som kommuniserer med direkte til brukerne hva som er formålet med Network Statement, hvor man finner hva og hvem man kontakter for ytterligere informasjon. På denne måten ville dokumentet bli mer brukerorientert og kanskje lettere å bruke for å finne relevant informasjon.

#### 2. Hensikt og omfang av Network Statement

I avsnitt 1.2 står det at «Hensikten med Network Statement er å gi JBF og andre søkere nødvendig informasjon om tilgang til og bruk av det norske jernbanenettet, samt øvrige jernbanerelaterte tjenester som ytes til JBF.»

Hva er de formelle kravene til Network Statement med tanke på omfang og detaljeringsgrad av selve innholdet (strukturen er gitt i mal fra RailNetEurope; Jernbaneforskriftens «Kapittel 5. Nettveiledning» punkt a) er nok så generell i beskrivelse av krav til innholdet)?

Det bør defineres mer detaljert hva som menes med «nødvendig» og hva som mer konkret er hensikten med Network Statement, bl.a. hvor detaljert infrastrukturen skal beskrives i hoveddokumentet og vedleggene (f.eks. hvilke spor på stasjoner som er elektrifisert) og hvor det kan finnes ytterligere dokumentasjon.

Slik det fremstår nå er den primære mottakeren operatører som ønsker å trafikere det nasjonale nettet. Til dette er det behov for administrative bestemmelser, samtrafikkbetingelser og informasjon for å kunne planlegge rutene. De første to punktene ser ut til å være ivaretatt i Network Statement, mens det siste kun er mulig på et svært grovt og dermed utilstrekkelig nivå med tanke på dagens høye kapasitetsutnyttelse i det nasjonale nettet.

Et konkret eksempel er beskrivelsen av linjestigning og fall i vedlegg 3.3.2.3. Her er anført den maksimale bestemmende gradient. Dette for å kunne planlegge samtrafikkevnen. For å kunne beregne rutene kreves de reelle gradientene, enten fullstendig eller aggregert som et gjennomsnitt mellom stasjoner eller kortere delstrekninger. Et gjennomsnitt mellom stasjoner kunne enkelt vært lagt til som en ekstra kolonne i den eksisterende tabellen. Det samme gjelder for linjehastighetene i vedlegg 3.3.2.4. En tabell med maksimal, minimal og gjennomsnittlig hastighet mellom operasjonsstedene (OCP) ville gi en overordnet indikasjon på situasjonen. Tilsammen ville de gjennomsnittlige linjestigningene og hastighetene være tilstrekkelige for en grov kalkyle av kjøretidene for en potensiell operatør. En fullstendig beskrivelse av hastighet og gradientprofilen vil så kunne etterspørres senere i en annen kilde (f.eks. Trase). Dette er tilfelle for hastighetene i dagens Network Statement ("Ønskes informasjon om linjehastighet i Excel-format, send mail til [network.statement@banenor.no](mailto:network.statement@banenor.no)"), men ikke for gradientene.

### **3. Network Statement som et rent informativt dokument**

Hvordan skal formuleringen i avsnitt 1.4.1 «I henhold til norsk lovgivning er Network Statement et rent informativt dokument. Det betyr at informasjon i Network Statement ikke er juridisk bindende forpliktelser for Bane NOR.» tolkes i praksis?

Bør jernbaneforetakene og andre søke informasjon i andre kilder i tillegg og selv kvalitetssikre opplysninger?

### **4. Godskorridorer**

I avsnitt 1.9 Godskorridorer må det defineres hva som menes med riktig balanse mellom gods- og passasjertrafikk.

### **5. Korrekt infrastrukturbeskrivelse**

Det virker naturlig at Network Statement er en kilde til planlegging av togtrafikk for jernbaneforetakene og Jernbanedirektoratet som søker på vegne av vinnende operatør i trafikkpakker og som kilde til informasjon for utvikling av det norske jernbanenettet. Dette er også den forståelsen Jernbanedirektoratet har fått gjennom dialogen med Bane NOR om utvikling av Network Statement.

Det er da viktig at informasjon er korrekt og oppdatert. Jernbanedirektoratet anser det som viktig at skjematiske sporplaner og tabeller er fullstendige og oppdaterte og det bør også framgå hvilke spor som er elektrifisert, hvilke spor på stasjoner som er hovedtogspor etc.

Jernbanedirektoratet har ansvar for å utvikle infrastruktur generelt, bl.a. gjennom å bestille nye hensettingsanlegg. Dette gjøres med basis i bl.a. tilbudskonsepter og informasjon om dagens hensettingskapasitet. Informasjonen benyttes av interne og eksterne miljøer i strategiarbeidet. Network Statement er en viktig kilde i arbeidet og det er derfor viktig at

informasjonen er korrekt.

Som eksempel på informasjon som ikke er korrekt kan nevnes hensettingsanlegg på Flåm. Her er det i 2009 gjort endringer av stasjonen uten at det reflekteres i BaneData per 2/10 2018 eller i utkastet til Network Statement 2020. Eksempler på spor eller hensettingstabeller som har vesentlige mangler er Marienborg, Lodalen, Sundland og Filipstad. Se videre punkt 6 og vedlegg A.

## **6. Liste over feil og mangler i informasjon om hensettingskapasitet er basert på premisser som Jernbanedirektoratet og Bane NOR er enige om**

Vedlegg A i dette høringsvaret lister opp en rekke feil og mangler i beskrivelser mht. hensettingsanlegg. Innmeldte datoer i vedlegget illustrerer det uheldige tidsaspektet i prosessen for feilretting.

Som oppsummering for vedlegg A (i dette høringsvaret) oppleves det at Network Statement ikke har oppdatert informasjon etter ombygginger og at informasjon mangler i BaneData om enkelte spor. Det er enkelt å få informasjonen gjennom TXP men det er lang vei å få dette etablert via BaneData og til Network Statement. Det oppleves at det ikke er et helhetlig ansvar hos Bane NOR som sørger for at skjematisk sporplan, togvarmeposttabell, sportabell og hensettingstabell er harmonisert.

Jernbanedirektoratet ved seksjon Fagstøtte jernbaneteknikk og sikkerhet har nylig levert forslag til saksbehandler Network Statement om prosess for raskere å forbedre informasjonen i BaneData med hensyn til vedlegg 3.6.3.2 Driftsbanegårder og hensetting i Network Statement.

Dette er premissene som Jernbanedirektoratet og BaneNor er enige om og som er bakgrunnen for Jernbanedirektoratet sine feilmeldinger:

- Det må være samsvar mellom skjematisk sporplan, sportabell, hensettingstabell og togvarmepostoversikt.
- Skjematisk sporplan skal inneholde spornummer, plattform, togvaskemaskin, vei for tømning av toalett etc. Viktig at også områdenavn/lokalt kallenavn føres i skjematisk sporplan slik at man enklere forstår hvor sporene ligger.
- Spornumrene må være entydige, kan ikke ha spor nr. 1 på 3 ulike steder i samme SSP eller i sportabellen, ref. nye skjematisk sporplaner for Marienborg.
- Sportabellen skal inneholde alle sporene i området, det skal også skjematisk sporplan.
- Sportabellen bør ha kommentarer om hva sporene benyttes til (uttrekk, gods, vending etc.).
- Alle kolonner i sportabell og hensettingstabell skal være utfylt.
- Det skal være 1:1 mellom info i tabeller i Network Statement og BaneData, eksempelvis sporenlengder.
- Det skal være brukt lik mal for alle sportabeller og for alle hensettingstabeller. Det er utarbeidet en ny mal av Bane NOR for hensettingstabell, den er innført for Lodalen.
- Sporenlengde skal defineres ut fra samme regel for måling. Hensettingslengder på spor inne på driftsbanegårder og verksteder (altså ikke på togspor) skal oppgis med den reelle lengden man kan oppnå for materiellhensetting.
- I hensettingstabell føres kun spor som kan benyttes som persontoghensetting. Spor med feil eller mangler, men som enkelt kan settes i stand for persontoghensetting, føres også opp.

## 7. Bruk av sportypebenevnelser på stasjoner og hensettingsanlegg

Det er registrert i vedlegg 3.6.3.2 at det er ulik bruk av benevnelser for det som ser ut til å være samme type spor. For Gjøvik er benevnelsen for spor 1 «Hovedtogspor» og for spor 2-4 er den «Togspor». For Stavanger er benevnelsen i spor 1-4 er det brukt benevnelsen «Buttspor» og for spor 7 «Spor for hensetting».

Benevnelsen av spor er viktig for å identifisere mulig bruk av sporene. Det må derfor gjøres en gjennomgang generelt for å sikre korrekt og konsistent terminologi. Det kan nevnes at Jernbanedirektoratet jobber med en begrepskatalog som skal sikre enhetlig terminologi i jernbanesektoren.

## 8. Tvisteløsningsprosess og verdsetting av kapasitet

I avsnitt 4.4.2 og tilhørende vedlegg 4.4.2 omtales tvisteløsningsprosessen og samfunnsøkonomiske vurderinger. Samfunnsøkonomiske vurderinger i tvistetilfeller foretas av Bane NOR.

Veiledning for samfunnsøkonomisk metode gis av Jernbanedirektoratet i sektorveilederne om samfunnsøkonomisk analyse og transportanalyse. Det kan nevnes at Jernbanedirektoratet jobber med en ny utgave av veileder for samfunnsøkonomisk analyse.

## 9. Terminaler

### 3.6.2.1 Godsterminaler

Lenken «Godsterminaler» i dokumentet leder til en av nettsidene til Bane NOR der det listes opp godsterminaler. Lenkene videre til de enkelte terminaler virker ikke og vi har derfor ikke mulighet til å bruke eller kontrollere informasjonen. Lenkene bør fikses.

### 3.4.2.3 Havneterminaler

Det bør sjekkes om informasjon som ligger her er oppdatert. Det nevnes f.eks. for Havnesporet Larvik Revet at det bygges ny terminal som åpnes i 2018. Dette er ikke riktig. Terminalen bygges foreløpig ikke. Under Bodø havnespor oppgis det at sporet ikke eksisterer. Det bør vurderes om sporet skal nevnes i Network Statement hvis det virkelig ikke eksisterer.

Det finnes flere eksempler av spor med usikker status under havneterminaler. Vi foreslår derfor en generell gjennomgang av avsnittet.

### 3.6.2.4 Tømmerterminaler

Lenken «Tømmerterminaler» i dokumentet leder til en av nettsidene til Bane NOR der det listes opp tømmerterminaler. Lenkene videre til de enkelte terminaler fungerer ikke og vi har derfor ikke mulighet til å bruke eller kontrollere informasjonen. Lenkene bør fikses.

### 3.6.2.6 Sidespor

Lenken fører til en side som er «under utarbeidelse». Dette bør ferdigstilles før Network Statement publiseres.

### Godsterminaler.no

For tilbud på jernbaneterminaler henvises det til godsterminaler.no. Informasjonen som ligger der er ufullstendig.

Rolvsvøy – ingen informasjon

Heggstadmoen – ufullstendig informasjon, terminalen åpnet i juni og informasjonen bør være tilgjengelig nå.

Lademoen – ufullstendig informasjon, er terminalen faktisk i bruk?

Generell kommentar: det er viktig at informasjonen om terminalene er pålitelig. Spesielt sporlengder og sporplan bør være oppdatert. Sporplanene er for små og vanskelige å lese, det bør vurderes et annet format.

#### 3.6.6.3 Avisingsanlegg

«Anlegget skal kunne betjene 4000 meter med godstog i døgnet». «skal kunne» kan virke som en uheldig formulering her. Kan Bane NOR uttale seg mer konkret her?

#### 3.3.2.1.2 JBV NO1 - prEN 15273 Dynamisk profil

Lenken til dokumentet NO-1 virker ikke og bør fikses.

### 10. Verksteder

Under punkt 5.3.1.5 står det at Mantena vil være ansvarlig for operativ plan og produksjon av verkstedene i Bergen, Grorud, Kvaleberg, Lodalen, Marienborg, Sundland og Skien. Fra desember 2019 vil Jærbanen/Sørlandsbanen/Arendalsbanen være konkurranseutsatt og dermed vil det vel være vinnende togoperatørs underleverandør av vedlikeholdstjenester som vil være ansvarlig på Kvaleberg.

Problemstillingen nevnt i forrige punkt vil også være relevant for Marienborg fra juni 2020.

Bane NOR tilbyr gjennom AST muligheter for leie av areal til billettslag og/eller automater i punkt 5.5.4. Har Entur AST-avtale med Bane NOR?

### 11. Priser

I avsnitt 6.2.1.1.1 ville det være nyttig med en forklaring for bakgrunnen for inndelingen av linjenettet. Det synes å være noe tilfeldig og bør gjennomgås på nytt. En naturlig inndeling ville kanskje være å forholde seg til L1+L2 som en kategori (Lillestrøm-Asker-Ski), dernest Kongsberg/Gjøvik/Eidsvoll/Kongsvinger/Rakkestad/Moss som neste kategori?

I prisskjemaet i punkt 6.3.1 er det gitt en definisjon av Oslo Lokal (Drammen-Eidsvoll, Oslo S-Grefsen og Oslo S – Ski- Rakkestad). Ville det være naturlig at Oslo-Ski-Rakkestad inkluderer Ski-Moss?

I punkt 6.3.4.2 er det definert leiepriser for togvarmeposter og denne er basert på en årlig leie per varmepost. Hvordan håndteres dette på hensettingsområder med flere togoperatører og hvor man deler på bruk av varmeposter? Eksempelvis kan dette være aktuelt i Lodalen.

### 12. Kvalitetssikring av data i vedlegg

Det bør komme tydelig frem hvilket kvalitetsnivå dataene i vedleggene til Network Statement generelt befinner seg på og hvilket kvalitetssikringsregime de er underlagt. F.eks. om de er 100 % korrekte og har gjennomgått sidemannskontroll eller ekstern kvalitetssikring, eller er dataene "som de er" uten noen garanti for riktighet.

### 13. Spesifikke tilbakemeldinger

- Forkortelsen "PSO" i tabell på side 74 er ikke definert.
- Det har blitt oppfattet at tabell «3.3.2.5.1 Godstog» om toglengde og største hastighet ikke lenger skal benyttes. Hvis dette stemmer skal tabellen heller ikke være med i Network Statement.

Med vennlig hilsen

Hans Henrik Kristensen  
Direktør persontrafikkavtaler

Kenneth Nielsen  
Senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

*Vedlegg A: Oversikt over mangler i beskrivelse av hensettingsanlegg*

## Vedlegg A. Oversikt over mangler i beskrivelse av hensettingsanlegg

Rekkefølge	Innrapporterte feil og mangler i Network statement vedlegg Driftsbaneårer og hensetting. (Kommentarer i blått er fra JDIR og har til hensikt å vise eksempler på hva som fortsatt er feil mangler i leveransen. Bane NOR kan gå inn og se på hele e-posten fra JDIR for hver kvalitetsjekk)	Innmeldt dato	Status	Rekkefølge	Innrapporterte feil og mangler i Network statement vedlegg Driftsbaneårer og hensetting. (Kommentarer i blått er fra JDIR og har til hensikt å vise eksempler på hva som fortsatt er feil mangler i leveransen. Bane NOR kan gå inn og se på hele e-posten fra JDIR for hver kvalitetsjekk)	Innmeldt dato	Status
Ekstra 1	Liste over feil og mangler NS hensettingssteder pr 20.12.2017. Listen var laget for å vise alle avvik mellom skjematisk sporplan, sportabell, hensettingstabell og togvarmeanlegg. Det må være 1:1 på dette området skal man kunne finne feil eller mangler. Dette er ikke kommet på plass etter 8 måneder	20.12.2017	ikke utført	14	Kvalitetssjekk 14: Mysen hensetting	11.07.2018	ikke utført
1	Kvalitetssjekk 1: Behov for endringer på sporplan Skien	21.02.2018	utført OK		Kun 1 av 3 rettelser er utført. Følgende gjenstår: Sportabellen mangler spor 4. Sportabellen mangler lengde på spor 5		
2	Kvalitetssjekk 2: Feil oppdaget av JDIR i sporplan Ski hensetting	21.02.2018	utført OK	15	Kvalitetssjekk 15: Årnes hensetting. Ønsker at du etablerer Årnes hensetting i kolonnen Østlandet. Det er planlagt hensetting der i R19	31.07.2018	Utført OK
3	Kvalitetssjekk 3: Behov for retting av sporplaner for Halden, Kongsvinger, Lillestrøm, Skamarken og Sundland	15.03.2018	ikke utført	16	Kvalitetssjekk 16: Drammen /Sundland skiftstasjon og Drammen /Sundland Verksted. Med dette som bakgrunn ber jeg om at Drammen /Sundland skiftstasjon hensetting og Drammen /Sundland verksted hensetting etableres i NWS.	07.08.2018	ikke utført
	Halden: Ny SSP men ikke tegnet inn SSP, det som ble påpekt!				Mangler i Sportabell og hensettingstabell, samt mangler i SSP som er meldt inn i lengre e-post.		
	Kongsvinger: Ny SSP men mangler Serviceplattformer!			17	Kvalitetssjekk 17: Åndalsnes inkludert Øran Godsterminal. Øran finnes ikke i SSP men blandes inn i sportabell for Åndalsnes	14.08.2018	ikke utført
4	Kvalitetssjekk 4: Narvik, Myrdal, Paradis, Arendal, Kristiansand, Skeiane	07.03.2018	ikke utført		Feil i sportabell eventuelt mangler SSP Øran		
	Narvik: Mangler spor nr. på tog sporene. Mangler også plattformer Myrdal: Mangler plattform ved spor 11. Paradis: Mangler togvaskemaskin i spor 20. Arendal: Mangler plattform. Kristiansand: Mangler div spor nr. Skeiane: Mangler spor nr.			Ekstra 3	Struktur og prosess for NS og hensettingsvedlegg. Med denne fulgte en XLS liste som støtte til e-post tekst.	16.08.2018	ikke utført
5	Kvalitetssjekk 5: Vi mangler skjematisk sporplan for Marienborg ref. Trafikkpakke 2 NORDB	14.03.2018	Utført OK	18	Kvalitetssjekk 18: Resultat Filipstad hensetting etter møte 29.8 med representant fra Togekspedisjon i Oslo	29.08.2018	ikke utført
6	Kvalitetssjekk 6: Lodalen hensetting er ikke dokumentert tilfredsstillende i Network Statement. Sportabellen og hensettingstabellen i Network statement for Lodalen er tilnærmet uten informasjon se vedlagt utskrift fra NWS den 23.3.2018.	23.03.2018	ikke utført		Status 29.8 for Network statement (NS) er at sportabellen er tom, inneholder kun spornummer. Hensettingstabellen inneholder kun spor 1 tom spor 12. Her har Bane NOR fått "fasit" av arbeidsgruppe		
	Kun delvis oppdatert, se spesielt sportabell			19	Kvalitetssjekk 19: Resultat Drammen hensetting etter møte 4.9 med Bane NOR	05.09.2018	ikke utført
7	Kvalitetssjekk 7: Filipstad hensetting. Her er 3 avvik gjeldene Network Statement Filipstad hensetting.:	03.04.2018	ikke utført		Network statement har spesielt store mangler gjeldende Drammen, dette er tidskritisk for pågående utredninger hos JDIR, derfor kopi til deltagere i JDIR prosjekt «Strategi for hensetting». Her har Bane NOR fått "fasit" av arbeidsgruppe		
	Sportabellen inneholder 4 spor som ikke finnes og info på alle spor er lik null. Hensettingstabellen mangler mange spor			20	Kvalitetssjekk 20: Hamar, vesentlig mangler i skjematisk sporplan for Hamar S.	25.09.2018	utført OK
8	Jeg kan ikke se at Borgestad verksted Skien finnes og at den derfor ikke skal stå i NWS. Her må BaneNOR E bekrefte/avkrefte.	11.04.2018	Utført OK		Den mangler plattformer på stasjonen ved spor 1, mellom spor 2 og 3. Den mangler viste planovergang. Den mangler benevning St. på stasjonsbygget i SSP. Den mangler verkstedene Ringstallen (Kun svingskive er tegnet inn) og Motorvognhallen. Feilene er rettet men det er brukt FET skrift/ eller feil skrifttype på spor nr i SSP		
9	Kvalitetssjekk 9: Marienborg hensetting, sportabeller	11.04.2018	ikke utført	21	Kvalitetssjekk 21: Flåm, SSP og tabeller må rettes	27.09.2018	Nye saker
	Både sportabell og hensettingstabell er tom dvs. uten noe innhold. Dette er problematisk særlig for trafikkpakke 2 NORDB.				Både sportabell og hensettingstabell er feil. SSP har kun mindre mangler. Sportabell har vesentlige feil: Spor 3 er ikke togspor, spor 4 og 5 er togspor, spor 6 finnes ikke og spor 8 mangler. Bannedata ikke rettet siden ombygging av stasjonen i 2009		
Ekstra 2	Feil eller mangler i NS hensettingssteder pr 22.6.2018. Med denne omfattende e-post fulgte en xls liste med 50 rader som peker på avvik mellom SSP, sportabell, hensettingstabell og togvarmeanlegg. En rad pr hensettingsområde.	25.06.2018	ikke utført	22	Kvalitetssjekk 22: Voss, SSP og tabeller må rettes	27.09.2018	Nye saker
	Denne er en nyere versjon av den som ble laget 20.12.2017. hensikten var å sjekke om kvaliteten var hevet. Konstaterte at fremdeles var dette ugjort. Slik er det fremdeles pr 11.9.2018				Spor 10 er kuttet ned til 35m, gangbru er fjernet og erstattet av undergang, spor 7 må betegnes med skrifttype for spor, mangler benevning på St i SSP. Ombyggingen var ferdig ca i mars 2015. Dette vises ikke i NS		
10	Kvalitetssjekk 10: Asker spor 7 mangler i sportabell	28.06.2018	ikke utført	23	Kvalitetssjekk 23: Bergen, SSP, sportabell og hensettingstabell	27.09.2018	Nye saker
	Ser at spor 7 er kommet i sportabell, men mangler info om sporene 7,8,9,21,23,24,25,SPK1 og sporene fra og med 8 mangler i SSP				SSP: Mangler plattform ved spor 5. Spor 8 er vesentlig kortere i dag i forhold til spor 1, det bør tegningen vise. Bygningen som viser verksted bør markeres skal fjernes da Martena flytter ut i oktober og verkstedet rives i Jan 2019. Midlertidig verksted (Plasthall) bør tegnes over spor 35. Sportabellen mangler verkstedsporene 23, 24, "25", 26 disse bør merkes og informeres utlignelig fra 1.1.2019. Spor 35 inneholder midlertidig verksted. Ingen info om spor 22 etc. Hensettingstabellen er også kommentert		
11	Kvalitetssjekk 11: Kongsvinger har feil skjematisk sporplan i NWS samt purring på kvalitetssjekk 3	09.07.2018	ikke utført	24	Kvalitetssjekk 24: Lillehammer SSP	08.10.2018	Nye saker
	2 stk serviceplattformer mangler. Adkomstvei for toalettanlegg langs med serviceplattform spor 11 mangler. Veien krysser spor 12				Det mangler undergang UG mellom spor 1 til spor 2/3 på Lillehammer stasjon. Det mangler også betegnelsen St. på stasjonsbygget		
12	Kvalitetssjekk 12: Skøyen/Bestun hensetting.	31.07.2018	ikke utført	25	Kvalitetssjekk 25 Sandefjord SSP, Tønsberg SSP og Årnes SSP	08.10.2018	Nye saker
	Kan du sørge for at sportabellen (Skøyen stasjon) blir oppdatert med lengder og type spor, videre at SSP for Skøyen stasjon oppdateres med spornummer 8, 21FI, 22FI.				Sandefjord SSP: Spor benevning nr. 3 er skjult av plattform. Tønsberg SSP: Det er på foto vist at det er en undergang mellom plattformene, den mangler i SSP. På kart kan det se ut som om spor 18 deles til 2 spor. Mangler vel endebutt i SSP. Årnes: På Foto fra 2015 vises endebutt i spor 4, den vises ikke i SSP		