

## Innhold

<b>Del 1 - Generell informasjon</b> .....	<b>9</b>
1.1 Innledning .....	9
1.1.1 Bane NORs organisasjon.....	9
1.1.2 Jernbanesektoren i Norge .....	10
1.2 Formål.....	10
1.3 Rettslig forankring .....	10
1.4 Rettslig status .....	11
1.4.1 Generelle merknader .....	11
1.4.2 Forpliktelser.....	11
1.4.3 Klageprosedyre.....	11
1.5 Network Statements struktur .....	12
1.6 Gyldighet og oppdateringsprosess .....	12
1.6.1 Gyldighetsperiode .....	12
1.6.2 Oppdateringsprosess.....	12
1.7 Utgivelse .....	12
1.8 Kontakter .....	13
1.8.1 Bane NOR .....	13
1.8.2 OSS, Norge.....	13
1.8.3 OSS, Internasjonalt .....	13
1.9 Godskorridorer .....	13
1.10 RailNetEurope – internasjonalt samarbeid mellom infrastrukturforvaltere .....	14
1.10.1 OSS .....	14
1.10.2 RNE Verktøy.....	14
<b>Del 2 - Tilgangsbetingelser</b> .....	<b>16</b>
2.1 Innledning .....	16
2.1.1 Strekningsvise tilgangsbestemmelser .....	16
2.2 Generelle tilgangsbetingelser .....	16
2.2.1 Betingelser for å søke om infrastrukturkapasitet.....	16
2.2.2 Hvem som kan få tilgang til å trafikkere jernbanenettet (gods- og/eller passasjertog).....	18
2.2.3 Lisens .....	18
2.2.4 Sikkerhetsattest .....	18
2.2.5 Forsikringsplikt .....	18
2.3 Generelle forretningsbetingelser.....	19
2.3.1 Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST) .....	19

2.3.2	Krav til andre søkere enn JBF .....	19
2.3.3	Rammeavtale.....	20
2.4	Trafikkregler.....	20
2.4.1	JBFs plikt til å bruke TJN .....	20
2.4.2	Krav om kontinuerlig tilgjengelig transportledelse .....	21
2.5	Spesialtransporter .....	21
2.6	Farlig gods.....	21
2.7	Tillatelse til å ta i bruk kjøretøy – retningslinjer .....	21
2.7.1	Krav til utstyr i trekkaggater.....	22
2.7.2	Gass- og røykvernustyr på tog .....	22
2.8	Godkjennelsesprosess for togpersonale.....	22
2.9	Beredskapsplan for driftsulykker .....	22
2.10	Logging og lagring av samtaler i Bane NORs togradionett.....	23
<b>Del 3</b>	<b>- Infrastruktur.....</b>	<b>24</b>
3.1	Innledning .....	24
3.2	Jernbanenettets omfang.....	24
3.2.1	Begrensninger .....	24
3.2.2	Forbindelser til andre jernbanenett .....	24
3.2.3	Tilleggsinformasjon .....	26
3.3	Nettbeskrivelse .....	26
3.3.1	Geografisk plassering .....	26
3.3.2	Beskrivelse av infrastrukturen .....	26
3.3.3	Trafikkstyring- og kommunikasjonssystemer .....	28
3.4	Restriksjoner på trafikken .....	30
3.4.1	Jernbaneinfrastruktur til spesielle formål .....	30
3.4.2	Miljømessige restriksjoner .....	31
3.4.3	Farlig gods .....	31
3.4.4	Tunnelrestriksjoner .....	32
3.4.5	Brorestriksjoner.....	32
3.4.6	Andre restriksjoner.....	32
3.5	Tilgjengelighet av infrastrukturen.....	32
3.5.1	Valdresbanen.....	32
3.6	Serviceanlegg .....	32
3.6.1	Stasjoner for passasjerer .....	32
3.6.2	Godsterminaler.....	33
3.6.3	Driftsbanegårder og skifteområder .....	33
3.6.4	Hensettingsspor.....	33

3.6.5 Vedlikeholdsanlegg.....	33
3.6.6 Andre tekniske anlegg, herunder rengjørings- og vaskeanlegg .....	33
3.6.7 Havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet .....	35
3.6.8 Avlastningsanlegg .....	35
3.6.9 Påfyllingsanlegg for drivstoff .....	35
3.6.10 Andre anlegg .....	35
3.7 Serviceanlegg som ikke forvaltes av Bane NOR .....	35
3.8 Utvikling av infrastruktur .....	35
<b>Del 4 - Kapasitetsfordeling .....</b>	<b>37</b>
4.1 Innledning .....	37
4.1.1 Aktører involvert i kapasitetsfordelingsprosessen .....	37
4.2 Beskrivelse av prosessen .....	37
4.2.1 Langsiktig kapasitetsutredning og -planlegging.....	37
4.2.2 Årlig kapasitetsfordeling.....	38
4.2.3 Operativ kapasitetsfordeling .....	40
4.2.4 Krav til søknadene .....	41
4.2.5 Krav til innhold i søknad om ruter .....	41
4.3 Plan for kapasitetsfordelingsprosessen .....	42
4.3.1 Årlig kapasitetsfordeling.....	42
4.3.2 Fordeling av restkapasitet (ad hoc søknader) .....	43
4.4 Fordelingsprosessen .....	44
4.4.1 Samordningsprosess.....	45
4.4.2 Tvisteløsningsprosess .....	46
4.4.3 Overbelastet infrastruktur: definisjon, prioriteringskriterier og prosess .....	47
4.4.4 Virkninger av rammeavtaler .....	48
4.4.5 Kapasitetsanalyse .....	48
4.4.6 Kapasitetsforbedringsplan.....	48
4.4.7 Fastlagt ruteplan.....	48
4.5 Fordeling av kapasitet til vedlikehold, fornyelsearbeider og kapasitetsøkende tiltak .....	49
4.5.1 Banetekniske planforutsetninger .....	49
4.6 Avbestilling og ikke-bruk av tildelt kapasitet.....	49
4.6.1 Avbestilling av tildelt infrastrukturkapasitet .....	49
4.6.2 Tilbakelevering av ruteleier fra JBF til Bane NOR .....	50
4.7 Spesialtransporter og farlig gods .....	50
4.7.1 Spesialtransporter .....	50
4.7.2 Farlig gods .....	51
4.8 Særskilte tiltak i tilfelle av driftsforstyrrelser.....	51

4.8.1 Prinsipper .....	51
4.8.2 Retningslinjer ved driftsforstyrrelser.....	52
4.8.3 Forutsette problemer .....	52
4.8.4 Uforutsette problemer .....	53
4.9 Fordeling av kapasitet i serviceanlegg .....	53
<b>Del 5 - Tjenester .....</b>	<b>54</b>
5.1 Innledning .....	54
5.2 Den minste pakken med tjenester.....	54
5.2.1 GSM-Rutrustning til kjøretøy.....	55
5.2.2 Bane NORs elektroniske distribusjonssystem .....	55
5.2.3 Grafiske ruter .....	55
5.2.4 Tilgang til tilstandsovervåkingssystemene for rullende materiell .....	55
5.3 Tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse.....	55
5.3.1 Tilgang til serviceanlegg .....	55
5.3.2 Levering av tjenester i serviceanlegg .....	60
5.4 Tilleggstjenester.....	60
5.4.1 Kjørestrøm (elektrisk energi til togdrift).....	60
5.4.2 Tjenester for tog .....	61
5.4.3 Tjenester i forbindelse med spesialtransporter og farlig gods .....	61
5.4.4 Andre tilleggstjenester .....	62
5.5 Ekstratjenester.....	62
5.5.1 Adgang til telekommunikasjonsnett.....	62
5.5.2 Fremskaffelse av tilleggsopplysninger .....	62
5.5.3 Teknisk kontroll av rullende materiell .....	62
5.5.4 Billettsalg på stasjoner for passasjerer .....	62
5.5.5 Omfattende vedlikeholdstjenester .....	62
5.5.6 Andre ekstratjenester.....	63
<b>Del 6 - Priser .....</b>	<b>66</b>
6.1 Prisprinsipper .....	66
6.1.1 Den minste pakken med tjenester .....	67
6.1.2 Tilgang til serviceanlegg .....	67
6.1.3 Tjenester i serviceanlegg .....	67
6.1.4 Tilleggstjenester .....	67
6.1.5 Ekstratjenester .....	68
6.1.6 Andre tjenester.....	68
6.2 Prissystem.....	68
6.2.1 Den minste pakken med tjenester .....	68

6.2.2 Prismodell for andre kategorier av tjenester .....	72
6.3 Priser .....	72
6.3.1 Den minste pakken med tjenester .....	72
6.3.2 Tilgang til serviceanlegg .....	74
6.3.3 Tjenester i serviceanlegg .....	76
6.3.4 Tilleggstjenester .....	79
6.3.5 Ekstratjenester .....	79
6.3.6 Andre tjenester.....	79
6.4 Finansielle straffer og incentiver .....	79
6.4.1 Avgift for ikke-bruk.....	79
6.4.2 Reservasjonsavgifter .....	79
6.4.3 ERTMS rabatter .....	80
6.5 Ytelsesordning .....	80
6.5.1. Bane NORs ytelsesordning .....	81
6.5.2. Jernbanedirektoratets støtteordning for godstrafikk.....	82
6.5.3. Kompensasjon for alternativ transport .....	82
6.6 Prisendringer .....	83
6.6.1 Årlige prisjusteringer .....	83
6.6.2 Andre prisendringer .....	83
6.7 Fakturering.....	84
<b>Vedlegg .....</b>	<b>85</b>

## Ordliste

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

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

Definisjonene er kun til informasjon og er ikke juridisk bindende.

### Forkortelser

<b>AST</b>	Avtale om sportilgang og bruk av tjenester
<b>Bane NOR</b>	Bane NOR SF
<b>BTP</b>	Banetekniske planforutsetninger
<b>DSB</b>	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
<b>IF</b>	Infrastrukturforvalter
<b>JBD</b>	Justis- og beredskapsdepartementet
<b>JBF</b>	Jernbaneforetak
<b>JDIR</b>	Jernbanedirektoratet
<b>ORV</b>	Operativ regelver for trafikkpersonale
<b>OSS</b>	One Stop Shop
<b>RFC</b>	Rail Freight Corridor
<b>RNE</b>	RailNetEurope
<b>SD</b>	Samferdselsdepartementet
<b>SJN</b>	Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet
<b>SJT</b>	Statens jernbanetilsyn
<b>TJN</b>	Trafikkregler for jernbanenettet
<b>TRASÉ</b>	TRAfikkrelatert StrEkningsinformasjon

### Definisjoner

**ARBIS** Bane NORs elektroniske system for oversikt over banetekniske planforutsetninger (BTP)

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

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

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

**Brannvisitasjonstog** Togsett utstyrt med slukkeutstyr og bestemt for slukking av brann

**Evakueringstog** Togsett bestemt for evakuering av reisende fra havarete tog

**FIDO** Bane NORs elektroniske system for distribusjon av ruter og kunngjøringer

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

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

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

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

**Kapasitetsfordeling** Prosess for årlig fordeling av infrastrukturkapasitet

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

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

**Redskapstog** Togsett bestemt for innhenting av havarete tog. Redskapstoget består som regel av én redskapsvogn og en mannskapsvogn. Redskapsvoggen inneholder utstyr for løfting og påsporing av tog, ekstra kobbler mv.

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

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

**Skinnegående vedlikeholdsmaskiner** Maskiner som benyttes til å utføre infrastrukturarbeider

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

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

**Søker** Et jernbaneforetak eller en internasjonal sammenslutning av jernbaneforetak eller fysiske eller juridiske personer, for eksempel vedkommende myndigheter i henhold til forordning (EF) nr. 1370/2007 og utskipere, speditører og operatører innenfor kombinert transport, som har en allmennyttig eller forretningsmessig interesse av å bli tildelt infrastrukturkapasitet, jf. jernbaneforskriften § 1-3 j)

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

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

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

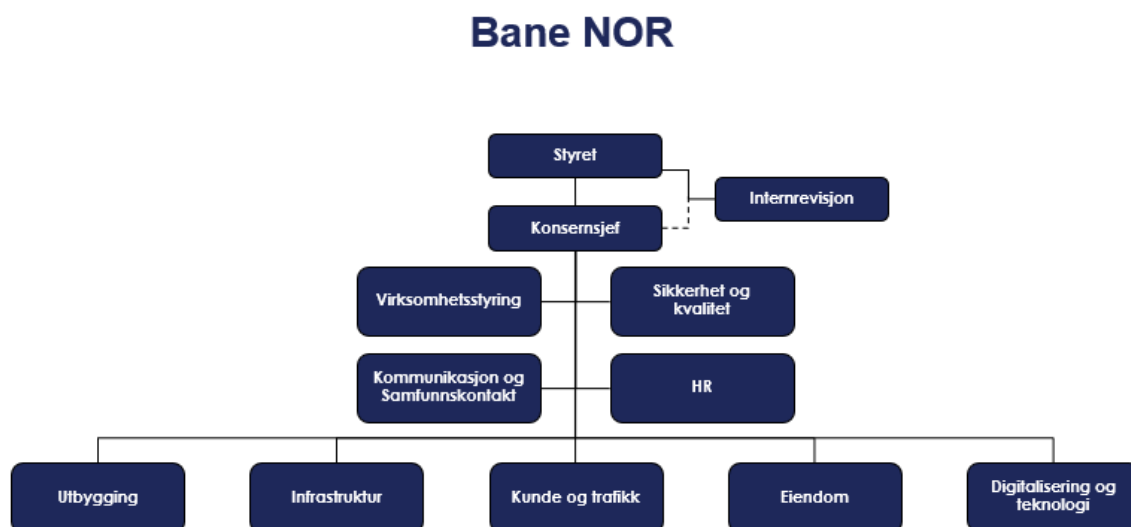


## Del 1 - Generell informasjon

### 1.1 Innledning

Bane NOR er IF på det norske jernbanenetttet og har utarbeidet og offentliggjort Network Statement 2021, den 18. utgaven.

#### 1.1.1 Bane NORs organisasjon

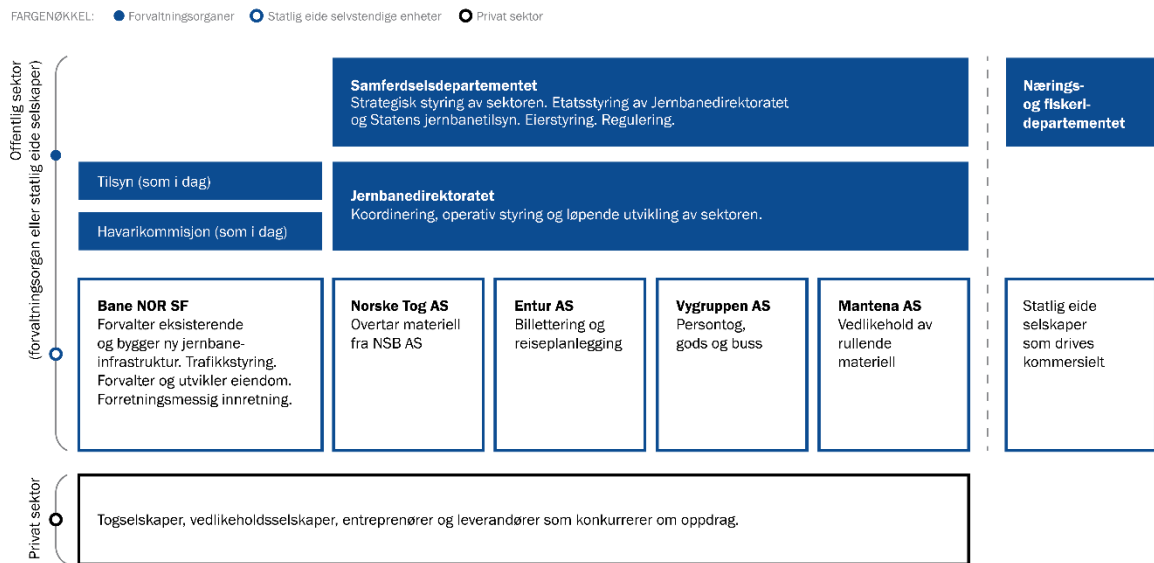


Bane NOR er organisert i fem divisjoner med ansvar for hver sine virkeområder og fire konsernstaber med fagansvar på tvers av divisjonene:

- **Utbygging;** Planlegging og gjennomføring av prosjekter knyttet til ny infrastruktur
- **Infrastruktur;** Forvaltning, drift og vedlikehold, samt fornyelse av infrastrukturen
- **Kunde og trafikk;** Trafikkstyring, kunde- og trafikkinformasjon, kapasitetsfordeling, drift og forvaltning av trafikkrelaterte systemer, kundekontakt samt avtaler med jernbaneforetak
- **Eiendom;** Forvaltning og utvikling av eiendom og knutepunkt, samt drift og vedlikehold av stasjoner, verksteder og andre servicenlegg
- **Digitalisering og teknologi;** Utvikling og leveranser innen digitalisering og teknologi til hele foretaket samt innføring og bruk av kundevennlige og moderne løsninger for de reisende og operatører

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

## 1.1.2 Jernbanesektoren i Norge



## 1.2 Formål

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

Direktiv 2012/34/EU er gjennomført i norsk rett ved jernbaneforskriften og lisensforskriften.

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

Network Statement inneholder også nyttige linker til publikasjoner samt andre relevante internettsider.

## 1.3 Rettslig forankring

Kravet om å etablere Network Statement er hjemlet i jernbaneforskriften § 5-1. Nærmere krav til innholdet i Network Statement følger av jernbaneforskriften § 5-2.

Krav om tilgang til og bruk av det norske jernbanenettet, herunder bruk av IFs øvrige jernbanerelaterte tjenester, følger av jernbaneforskriften.

Norske lover og forskrifter som gjelder jernbane er tilgjengelige på SJTs internettside [www.sjt.no](http://www.sjt.no) Enkelte av lovene og forskriftene er oversatt til engelsk. Disse oversettelsene er ikke offisielle. Øvrige norske lover og forskrifter er tilgjengelig på [www.lovdato.no](http://www.lovdato.no)

## 1.4 Rettslig status

### 1.4.1 Generelle merknader

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.

Når AST henviser til særskilte punkter i Network Statement er ikke dette juridisk bindende forpliktelser for Bane NOR, med mindre det særskilt fremgår av AST at det er en juridisk bindende forpliktelser for Bane NOR.

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

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

### 1.4.2 Forpliktelser

Den informasjon Bane NOR gir i Network Statement skal være korrekt. Bane NOR påtar seg likevel intet ansvar som følge av feil.

Eventuelle feil som måtte bli avdekket i løpet av Network Statements gyldighetsperiode vil bli korrigert og kunngjort på Bane NORs nettsider som beskrevet i kapittel 1.6.2.

Bane NORs målsetting er å yte tjenester i overensstemmelse med den ytelsesbeskrivelse som er gitt i Network Statement.

Network Statement kan inneholde opplysninger om planlagte endringer i tiden etter utløpet av dokumentets gyldighetsperiode, jf. kapittel 1.6 nedenfor. Slik informasjon er ikke bindende for Bane NOR.

Network Statement henviser i en viss utstrekning til beskrivelser gitt i andre dokumenter utgitt av Bane NOR. Dersom Bane NOR skal gjennomføre endringer i slike dokumenter som berører JBF sine rettigheter eller forpliktelser, skal slike endringer sendes på høring til JBF før endringene gjennomføres.

### 1.4.3 Klageprosedyre

JBF og andre søkere som mener å ha blitt urettferdig behandlet, utsatt for forskjellsbehandling eller fått sine interesser krenket på annen måte, kan i henhold til jernbaneforskriften § 11-2 klage til SJT. Dette gjelder særlig beslutninger som er truffet av IF, JBF eller den som driver serviceanlegg når det gjelder:

- a) utkast til og endelig versjon av Network Statement
- b) kriterier som er fastsatt i Network Statement
- c) årlig og operativ kapasitetsfordeling
- d) avgiftsordningen
- e) nivået på eller strukturen til infrastrukturavgifter som søkeren må eller kan komme til å måtte betale
- f) ordninger for tilgang i samsvar med jernbaneforskriften §§ 2-1, 2-5 og 2-6
- g) tilgang til tjenester, innkreving av avgifter og betaling for tjenester i samsvar med jernbaneforskriften § 12-2 og jernbaneforskriften kapittel 4
- h) inngåtte rammeavtaler

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

## 1.5 Network Statements struktur

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

Den siste versjonen av [Network Statement Common Structure](#) er datert 5. mars 2019 og finnes på [www.rne.eu](http://www.rne.eu)

## 1.6 Gyldighet og oppdateringsprosess

### 1.6.1 Gyldighetsperiode

Network Statement 2021 gjelder:

- Tilgang til og bruk av infrastruktur, begrenset av Ruteplan R21
- Behandlingen av kapasitetskrevene program for Ruteplan R21, dette gjelder også hvis behandlingen skjer før starten av Ruteplan R21

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

Ruteplan R21 gjelder for perioden fra og med søndag 13. desember 2020 til og med lørdag 11. desember 2021.

Disse datoene er fastsatt i samsvar med bestemmelsene i EU-direktiv 2012/34/EU<sup>1</sup>.

### 1.6.2 Oppdateringsprosess

Bane NOR vil, ved hjelp av et tillegg til Network Statement 2021, kunngjøre eventuelle endringer eller tilføyelser som har oppstått etter utgivelsen av denne Network Statement. Se [Endringslogg](#)

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

- endringen ikke er publisert i Norsk Lovtidend<sup>2</sup>, samt
- endringen kan føre til restriksjoner for bruk av jernbaneinfrastrukturen i henhold til den minste pakken med tjenester, jf. jernbaneforskriften § 4-1 – jf. kapittel 6.1.1.

## 1.7 Utgivelse

Network Statement 2021 med vedlegg er tilgjengelig både i papirformat og elektronisk på Bane NORs hjemmeside hvor den kan lastes ned gratis. Network Statement er til enhver tid tilgjengelig på to språk, både på norsk og på engelsk. Dokumentets innhold er det samme på begge språk. Ved uoverensstemmelse mellom de to utgavene, vil den norske teksten ha forrang.

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

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

---

<sup>1</sup> DIRECTIVE 2012/34/EU OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 21 November 2012 establishing a single European railway area

<sup>2</sup> ref. <http://www.lovdatabasen.no/info/lovtidend.html>

## 1.8 Kontakter

### 1.8.1 Bane NOR

Bane NOR kan på forespørsel gi JBF nærmere informasjon om emner nevnt i Network Statement 2021.

Bane NORs kontaktadresse:

Bane NOR SF	
Postadresse	Postboks 4350, N-2308 HAMAR
Besøksadresse	Schweigaards gate 33, 0191 Oslo
E-post	postmottak@banenor.no
Internett	<a href="http://www.banenor.no">www.banenor.no</a>

### 1.8.2 OSS, Norge

Jernbaneinfrastrukturledere og jernbanekapasitetstildelingsmyndigheter i EUs medlemsland har i samarbeid opprettet en OSS funksjon som fungerer som et nettverk av kundekontaktpunkter innenfor rammen av RNE. I hensikt av å søke om infrastrukturkapasitet i et internasjonalt jernbanenettnettverk, kan et JBF ta kontakt med en OSS, som vil starte hele den internasjonale koordineringsprosessen.

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

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

Bane NORs OSS:

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

### 1.8.3 OSS, Internasjonalt

Link til internasjonale OSS: <http://www.rne.eu/organisation/oss-c-oss/>

## 1.9 Godskorridorer

Forordning 913/2010/EU angående etablering av et europeisk jernbanenettnett for konkurransedyktig frakt, ble effektiv fra 9. november 2010. Denne forordningen forplikter medlemsstatene å etablere internasjonale markedsorienterte jernbanegodskorridorer for å oppfylle følgende mål:

- styrke samarbeidet mellom infrastrukturforvaltere på viktige områder som tildeling av ruteleier, samtrafikkveier, interoperable systemer og infrastrukturutvikling

- finne riktig balanse mellom gods- og passasjertrafikken langs godskorridorene, gi tilstrekkelig kapasitet for gods i samsvar med behovene i markedet samt sikre at felles punktlighetsmål for godstog blir oppfylt

- fremme intermodalitet mellom jernbane og andre transportformer ved å integrere terminaler i korridorstyringsprosessen

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

Det er etablert 11 internasjonale godskorridorer (RFC) i EUs jernbanenett, se <http://www.rne.eu/rfc-corridors>

## 1.10 RailNetEurope – internasjonalt samarbeid mellom infrastrukturforvaltere

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

Du finner mer informasjon om RNE på <http://www.rne.eu/organisation/rne-approach-structure/>

### 1.10.1 OSS

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

Bane NORs OSS [oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

En liste over OSS-kontaktpersoner i Europa er tilgjengelig på: <http://www.rne.eu/organisation/oss-c-oss/>

### 1.10.2 RNE Verktøy

#### PCS

PCS er et internasjonalt koordineringssystem for søk av ruteleier for JBF og andre søkere, IF, tildelingsorganer og godskorridorer (RFC). Den internettbaserte applikasjonen optimaliserer koordineringen av internasjonale ruteleier ved å sørge for at forespørsler og tilbud er harmonisert med alle involverte parter. PCS er det eneste verktøyet for å publisere tildelte ruteleier og restkapasitet samt for å administrere internasjonale banespørsmål for godskorridorene (RFCs).

Tilgang til PCS er gratis. Ønskes en brukerkonto kan forespørsel sendes til RNE PCS Support: [support.pcs@rne.eu](mailto:support.pcs@rne.eu).

Mer informasjon finner du på <http://pcs.rne.eu>.

#### CIS

CIS er et informasjonssystem for infrastrukturavgifter for søkere levert av IF og tildelingsorganer (ABs). Den internettbaserte applikasjonen gir rask informasjon og indikasjon om kostnader relatert til bruk av europeisk jernbaneinfrastruktur samt estimerer prisen for bruk av internasjonale ruteleier. CIS er en paraplyapplikasjon for de ulike nasjonale jernbaneinfrastruktur avgiftssystemer.

Tilgang til CIS er gratis uten brukerregistrering.

Mer informasjon finner du på <http://cis.rne.eu> eller kontakt RNE CIS Support: [support.cis@rne.eu](mailto:support.cis@rne.eu).

### TIS

TIS er et nettbasert program som støtter internasjonal administrasjon av togtrafikk ved å levere sanntid data om internasjonale tog. Relevante data hentes direkte fra Bane NORs systemer. IF sender data til TIS, hvor all informasjon fra de ulike IF er samlet og kombinert slik at togkjøring fra avgang eller startdestinasjon til sluttdestinasjon er mulig. På denne måten kan toget overvåkes fra start til slutt over grenser.

JBF og terminaloperatører kan også få tilgang til TIS. De er invitert til å delta i RNE TIS Advisory Board som gir alle medlemmer av dette styret full tilgang til TIS-data hvis de er involvert i samme togkjøring. Hvis JBF og terminaloperatørene ikke er medlemmer av RNE TIS Advisory Board, må gjensidige avtaler være signert mellom de enkelte JBF og mellom JBF og terminaloperatører.

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

Mer informasjon finner du på <http://tis.rne.eu>

På hjemmesiden til RailNetEurope finnes informasjon om systemene (verktøyene) nedenfor:



#### [Path Coordination System \(PCS\)](#)

**PCS** er et system for søknad om og koordinering av internasjonale ruteleier.  
<http://pcs.rne.eu>



#### [Charging Information System \(CIS\)](#)

**CIS** er et system for levering av prisinformasjon i henhold til kundens behov.  
<http://cis.rne.eu/>



#### [Train Information System \(TIS\)](#)

**TIS** er et system som gir sanntids informasjon om internasjonale tog  
<http://tis.rne.eu/>

## Del 2 - Tilgangsbetingelser

### 2.1 Innledning

Jf. jernbaneforskriften kapittel 2.

Annet relevant regelverk er tilgjengelig på [www.lovdatab.no](http://www.lovdatab.no) og SJTs nettside på <https://www.sjt.no/andre-valg/regelverk/> jf. punkt 1.3.

#### 2.1.1 Strekningsvise tilgangsbestemmelser

##### 2.1.1.1 COTIF

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

CIM-linjer:

- Alle jernbanelinjer på det norske jernbanenettet

CIV-linjer:

- Alle jernbanelinjer på det norske jernbanenettet.

OTIF ([www.otif.org](http://www.otif.org)) har oppdaterte lister over alle jernbane- og fergelinjer hvor CIM og CIV kommer til anvendelse ved internasjonal jernbanetransport.

##### 2.1.1.2 TEN – det transeuropeiske konvensjonelle jernbanesystemet

Jf. [samtrafikkforskriften](#) Vedlegg 1. Virkeområde

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

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

### 2.2 Generelle tilgangsbetingelser

Jf. jernbaneforskriften kapittel 2.

#### 2.2.1 Betingelser for å søke om infrastrukturkapasitet

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

1. JBF som har tilgang til å trafikere det norske jernbanenettet under forutsetning av at foretaket har lisens og sikkerhetssertifikat for den aktuelle type transport og strekning.



Virksomheter som kan få tilgang til å trafikere kjørevei som er del av det norske jernbanenettet, kan også søke om infrastrukturkapasitet. Formålet er å legge til rette for at potensielle JBF som er i prosess for å få lisens og sikkerhets sertifikat, skal kunne delta i kapasitetsfordelingsprosessen. Bane NOR tillater at slike virksomheter kan søke om ruteleier. For at søknaden skal tas hensyn til når ruteplanen fastlegges, kan Bane NOR kreve at virksomheten sannsynliggjør at den vil ha fått tillatelse innen høringsfrist for forslag til ruteplan, jf. kapittel 4.4.

2. JBF og andre søkere – et JBF eller en internasjonal sammenslutning av JBF eller fysiske eller juridiske personer, for eksempel vedkommende myndigheter i henhold til forordning (EF) nr. 1370/2007 og utskipere, speditører og operatører innenfor kombinert transport, som har en allmennyttig eller forretningsmessig interesse av å bli tildelt infrastrukturkapasitet, jf. jernbaneforskriften § 1-3 bokstav j).

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **2.2.1.2 Bane NORs hovedbedriftsansvar**

Jf. arbeidsmiljøloven kapittel 2.

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

Hovedbedriftsansvar vedrørende jernbanevirksomhet:

- Når personell ansatt hos JBF utfører arbeidsoppgaver i tilknytning til strekninger Bane NOR forvalter, er Bane NOR å anse som hovedbedrift. Eksempelvis gjennomfører Bane NOR strekningsbefaringer med JBF.
- Hovedbedriftsansvaret for deler av Bane NORs jernbanenett, som utgjør en naturlig del av terminaler, verksted- og skifteområder, og der det ikke foregår ordinær person- og godstrafikk, tilligger virksomheten som er ansvarlig for hovedaktiviteten på området.

- Hovedbedrift på godsterminaler er den virksomhet som har flest arbeidstakere på terminalen, eller den virksomheten som er ansvarlig for hovedaktiviteten på terminalområdet. I tvilstilfelle vektlegges også hvilken virksomhet som har styringsrett, eventuelt over-/underordningsforhold som måtte være etablert.

## 2.2.2 Hvem som kan få tilgang til å trafikere jernbanenettet (gods- og/eller passasjertog)

Jf. jernbaneforskriften §§ 2-1 og 2-2.

### **A JBF som har tilgang til å trafikere jernbanenettet, jf. jernbaneforskriften § 2-1**

Dette gjelder JBF som har tilgang til å trafikere kjørevei som er en del av jernbanenettet forutsatt at JBF har lisens og sikkerhetssertifikat etter lisensforskriften.

Det fremgår av jernbaneforskriften § 2-1 (1) bokstav a) til e) hvilke JBF som har tilgang til å trafikere jernbanenettet.

For å kunne utøve tilgangsrettigheter på jernbanenettet må JBF være tilknyttet en felles bransjeforening som spesifisert av JDIR, jf. jernbaneforskriften § 2-1 (5).

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

### **B JBF som kan søke SD om tilgang til å trafikere jernbanenettet for å utføre persontransport, jf. jernbaneforskriften § 2-2**

Følgende JBF kan i særlige tilfeller gis tilgang til å trafikere kjørevei som er en del av jernbanenettet utover de tilfeller som er nevnt i punkt A, forutsatt at JBF har lisens og sikkerhetssertifikat etter lisensforskriften for den virksomheten som skal utføres.

- JBF som bare driver persontransport i byer og forsteder eller regional persontransport på egen infrastruktur
- JBF som vil drive persontransport på deler av jernbanenettet hvor Vy har innstilt slik trafikk
- JBF som vil drive museumstogvirksomhet eller annen persontransport med et begrenset omfang og som ikke vil være i konkurranse med ordinær rutegående transport

Tilgang etter de to første punktene gis i tilfeller hvor dette vil bidra til en hensiktsmessig trafikkavvikling, jf. jernbaneforskriften § 2-2 (2).

## 2.2.3 Lisens

Lisens etter lisensforskriften utstedes av SJT. Kontaktinformasjon for SJT, se [www.sjt.no](http://www.sjt.no)

## 2.2.4 Sikkerhetssertifikat

Sikkerhetssertifikat etter lisensforskriften utstedes av SJT. Kontaktinformasjon for SJT, se [www.sjt.no](http://www.sjt.no)

## 2.2.5 Forsikringsplikt

Jf. lisensforskriften § 11.

JBF skal være tilstrekkelig forsikret eller ha tilstrekkelig garanti for erstatningsansvar som kan oppstå på grunn av virksomheten, herunder dekning av erstatningsansvar i tilfelle ulykker, særlig når det gjelder passasjerer,

bagasje, frakt, post og tredjemann. Forsikringen eller garantien må som minimum ha en dekning på 4500 G (folketrygdens grunnbeløp) per skadetilfelle.

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

Bane NOR er forsikret i det private forsikringsmarkedet.

## 2.3 Generelle forretningsbetingelser

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

Jf. jernbaneforskriften § 10-1.

AST er den eneste avtalen som JBF må inngå med Bane NOR for å få levert den minste pakken med tjenester, jf. jernbaneforskriften § 4-1 – jf. kapittel 6.1.1.

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

Gjeldende AST er tilgjengelig i vedlegg 2.3.1. Utskrift kan også bestilles ved henvendelse til [oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

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

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

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

### 2.3.2 Krav til andre søkere enn JBF

Andre søkere enn JBF som søker om infrastrukturkapasitet trenger ikke inngå kontrakt eller lignende med Bane NOR eller andre for å søke om infrastrukturkapasitet hos Bane NOR, men de må følge den prosess som Bane NOR har etablert og få etablert tilgang i Bane NORs systemer mv. før de søker om infrastrukturkapasitet. Bane NOR gir kun tilgang til søkere som oppfyller krav til å være søker etter jernbaneforskriften § 1-3 bokstav j).

Følgende vilkår stilles til søkere for bruk av tildelte ruteleier:

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

- Jernbaneforetak som skal utføre togfremføringen må ha inngått Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST) med Bane NOR før togframføringen påbegynnes, samt oppfylle øvrige krav som stilles til å fremføre tog på Bane NORs infrastruktur, jf. AST punkt 10.1.
- Infrastrukturavgifter og avgifter for andre jernbanerelaterte tjenester skal betales av jernbaneforetaket som utfører togframføringen.
- Jernbaneforetaket som skal utføre togfremføringen skal betale reservasjonsavgift etter jernbaneforskriften § 6-7 for kapasitet som er tildelt, men som ikke brukes. Dersom søker ikke har utpekt jernbaneforetak til å utføre togfremføringen må søker betale reservasjonsavgiften.
- Søker er solidarisk ansvarlig for et hvert krav Bane NOR får mot det jernbaneforetaket som er utpekt til å gjennomføre togframføringen, herunder krav som utspringer fra mislighold av forpliktelser etter AST eller krav som bygger på alminnelige erstatningsregler
- Dersom søker ikke oppfylder krav som følger av lov eller forskrift, eller ikke oppfylder vilkår Bane NOR har stilt som ligger til grunn for fordelingen av ruteleiet, kan Bane NOR tilbakekalle ruteleiet. AST punkt 11 fjerde, femte, sjette og syvende avsnitt gjelder tilsvarende for søker.

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

### 2.3.3 Rammeavtale

Jf. jernbaneforskriften kapittel 7.

JBF og andre søkere av infrastrukturkapasitet kan søke om å inngå rammeavtale med Bane NOR om bruk av infrastrukturkapasitet for et lengre tidsrom enn en ruteplanperiode, jf. jernbaneforskriften § 7-1. Enhver rammeavtale må oppfylle vilkårene i jernbaneforskriften kapittel 7. Av hensyn til en effektiv utnyttelse av kapasiteten på jernbanenettet har Bane NOR en restriktiv praksis når det gjelder å inngå slike rammeavtaler.

Avtalemål for inngåelse av rammeavtale mellom Bane NOR og en søker vil komme som vedlegg til Network Statement. Her er link til [RNE sin rammeavtale mal](#).

## 2.4 Trafikkregler

TSI Drift og trafikkstyring (TSI-Ope): <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2012-06-19-564>

Forskrift om helsekrav for operativt personale på jernbane og signaler på tog:  
<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2019-06-12-721>

Bane NORs Trafikkregler for jernbanenettet (TJN): <https://orv.banenor.no/orv/doku.php?id=TJN>

Beskrivelse av infrastrukturen som underlag til JBFs strekningsbok, jf TSI-Ope 4.2.1.2.2.1, er tilgjengelig på Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet: <https://orv.banenor.no/sjn/doku.php?>

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

### 2.4.1 JBFs plikt til å bruke TJN

JBF er forpliktet til å følge Bane NORs gjeldende trafikkregler og andre driftsregler som gjelder for jernbanenettet. Bane NOR kan gi [unntak](#) fra trafikkreglene hvis det foreligger særlige forhold. Unntak kan ikke gis fra regler som følger av TSI-Ope. Søknad sendes Bane NOR, ved Kunde og trafikk, Sikkerhet og kvalitet.

#### 2.4.1.1 Endring av trafikkregler utgitt av Bane NOR

Jf. utredningsinstruksen.

Bane NOR legger utredningsinstruksen til grunn ved utarbeidelse av Bane NORs trafikkregler, men utredningsinstruksen begrenser ikke Bane NORs rett til å beslutte endringer i overensstemmelse med myndighet gitt i lov og forskrift.

Endringer av trafikkreglene som skjer som en nødvendig følge av implementering av forskriftskrav, som de felles europeiske regler i TSI-Ope, vil normalt ikke være gjenstand for høring i regi av Bane NOR. Høring gjennomføres i slike tilfeller av den myndighet som fastsetter forskriften.

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

## 2.4.2 Krav om kontinuerlig tilgjengelig transportledelse

Bane NOR krever at JBF har en transportledelse, som er umiddelbart tilgjengelig til de tider av døgnet togframføring pågår.

Transportledelsen skal ha alle fullmakter for å kunne treffe beslutninger i den hensikt å kunne lukke avvikssituasjoner slik at eventuelle negative virkninger av avviket blir så små og kortvarige som mulig.

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

Endring av kontaktinformasjon meldes til [sirkulaerer@banenor.no](mailto:sirkulaerer@banenor.no). Endringer blir oppdatert senest 14 dager etter innmelding.

## 2.5 Spesialtransporter

Spesialtransport defineres tilsvarende som i UIC-brosjyre 502-1, artikkel 1.3. Bane NOR benytter UIC-definisjonen.

Bane NOR beslutter hvorvidt en spesialtransport kan tillates fremført og i tilfelle på hvilke vilkår. Håndtering av spesialtransporter er beskrevet i kapittel 4.7.

## 2.6 Farlig gods

Transport av farlig gods med tog er regulert i følgende lover og forskrifter:

**OTIF:** RID 2015

**JBD:** Forskrift om landtransport av farlig gods

**DSB:** ADR/RID 2015

**UIC:** Trykksak 502-1

Håndtering av farlig gods er nærmere omtalt i kapittel 4.7.

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

SJT gir tillatelse til å ta i bruk kjøretøy, jf. samtrafikkforskriften.

Nasjonale tekniske krav til kjøretøy fremgår av kjøretøyforskriften.

Informasjon om prosessen fås ved henvendelse til SJT. Kontaktinformasjon for SJT, se [www.sjt.no](http://www.sjt.no)

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

Mer informasjon: <http://www.banenor.no/Marked/Leverandorinfo/Godkjenning-av-arbeidsmaskiner/>

### 2.7.1 Krav til utstyr i trekkaggregater

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

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

Bestillingen skal inneholde følgende informasjon:

- Bestilling av CTC nøkler – "F-nr. 708 690 840"
- Bestillers firmanavn
- Bestillers kundenummer hos Bane NOR (eller "ny kunde")
- Bestillers referanse
- Kontaktperson (navn og telefon)
- Antall nøkler
- Fakturaadresse
- Leveringsadresse

Nøklerne kan utleveres ved: Bane NOR Sentrallager Grorud, Østre Aker vei 256, Oslo.

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

### 2.7.2 Gass- og røykvernutstyr på tog

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

## 2.8 Godkjennelsesprosess for togpersonale

Førere skal ha førerbevis utstedt av en nasjonal sikkerhetsmyndighet og et sertifikat utstedt av JBF. IF har ikke ansvar for opplæring eller godkjenning av førere, ombordpersonell eller skiftepersonell.

Krav som er relevant for førere fremgår av førerforskriften. Informasjon om dette er tilgjengelig på SJTs hjemmeside på <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2009-11-27-1414>

Krav som er relevant for ombordpersonell og skiftere fremgår av opplæringsforskriften og TSI-Ope.

## 2.9 Beredskapsplan for driftsulykker

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

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

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

Bane NOR har en beredskapsportal (Beredskap i Bane NOR) med informasjon om beredskap, som er tilgjengelig på <https://orv.banenor.no/beredskap/doku.php>

Det kreves passord for å logge inn på Beredskapsportalen. For å få passord, send e-post til [beredskap@banenor.no](mailto:beredskap@banenor.no)

## 2.10 Logging og lagring av samtaler i Bane NORs togradionett

I henhold til jernbaneinfrastrukturforskriften § 3-11 tredje ledd skal Bane NOR lagre kommunikasjonen i forbindelse med trafikkstyringen sikkert og i tilstrekkelig tid i forhold til behovet ved eventuell undersøkelse av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser.

Bane NOR logger og lagrer alle slike samtaler. Dette gjelder all kommunikasjon i togradionettet.

Det foretas avspilling av disse samtalene i følgende tilfeller:

- ved jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser som krever granskning
- for kontroll av samtaledisiplin

Hensikten med lagring av samtalene er knyttet til sikkerhetsstyring for å medvirke til å oppklare ulykker og hendelser.

Alle som involveres i avspilling skal vise aktsomhet i forhold til ivaretagelse av personvern og taushetsplikt.

Det er utarbeidet egne administrative prosedyrer for avspilling i forbindelse med jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser.

## Del 3 - Infrastruktur

### 3.1 Innledning

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

Utfyllende informasjon til kapittel 3 finnes i vedleggene til Network Statement.

Banedata og [Register of Railway infrastructure \(RINF\)](#) inneholder informasjon om infrastruktur i dette kapitlet. Jf. [Commission Implementing Decision No 2014/880/EU of 26 November 2014 on the common specifications of the register of railway infrastructure](#)

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

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

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

### 3.2 Jernbanenettets omfang

#### 3.2.1 Begrensninger

Jernbanenettets geografiske omfang og begrensninger er vist på strekningskart – jf. vedlegg 3.2.1.

#### 3.2.2 Forbindelser til andre jernbanenett

##### 3.2.2.1 Nasjonale grenseoverganger

Det er fire grenseoverganger mellom Norge og Sverige. Disse er beskrevet i tabellen under – jf. vedlegg 3.2.1. Ingen av grenseovergangene innebærer skifte av sporvidde.

Passering av riksgrensen innebærer skifte av visuelt signalsystem.



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

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

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

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

Tilknyttede spor og baner – jf. [vedlegg 3.2.2.2](#).

Sidespor – jf. vedlegg 3.6.2.6.

Bane NOR har i en del tilfeller valgt å fjerne sporvekselen mellom jernbanenettet og sidespor som ikke har vært i bruk på lang tid. JBF som ønsker slike sporveksler reetablert, kontakt Bane NOR: [postmottak@banenor.no](mailto:postmottak@banenor.no)

### 3.2.3 Tilleggsinformasjon

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

Bestilling fra denne basen skjer ved henvendelse til OSS: [oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

For nærmere informasjon om (private) sidespor, vises det til Bane NORs sidespordatabase.

Bestilling av data fra denne databasen skjer ved henvendelse til OSS: [oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

## 3.3 Nettbeskrivelse

### 3.3.1 Geografisk plassering

#### 3.3.1.1 Linjetopologi

Jernbanenettet er for det meste enkeltsporet. Det er imidlertid etablert dobbeltspor på de fleste strekningene nærmest Oslo. Det er parallelle jernbanelinjer kun på et fåtall strekninger – jf. vedlegg 3.2.1.

#### 3.3.1.2 Sporvidder

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

#### 3.3.1.3 Stasjoner og knutepunkter

Strekningsskart – jf. vedlegg 3.2.1. Se Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet og [TRASÉ](#)

Sann avstand mellom de enkelte stasjoner på en jernbanelinje fremkommer av Bane NORs grafisk rute for den enkelte strekning. Avstanden oppgis i kilometer. <http://www.banenor.no/kundeportal/ruter-og-sportilgang/grafiske-togruter/>

Grafiske ruter kan lastes ned vederlagsfritt.

Lengden på togspor på stasjonene fremkommer i Network Statement vedlegg 3.6.1.2 Stasjoner

### 3.3.2 Beskrivelse av infrastrukturen

#### 3.3.2.1 Lasteprofiler

##### Internasjonale framføringsprofiler

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

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

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

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

Tillatt størrelse på kombinerte transporter (Combined Transport Profile Number(CTPN)) for de enkelte banestrekninger fremgår av strekningskart – jf. vedlegg 3.3.2.1.1

Framføringsprofil for kombinerte transporter for konteinere og semihengere opptil P/C 410, og opptil P/C 80 kan benyttes på de strekningene som framgår av vedlegg 3.3.2.1.1.

### Nasjonale profiler

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

- Dynamisk referanseprofil NO1  
Dynamisk referanseprofil NO1 prEN 15273 og de betingelser dette er basert framgår av vedlegg 3.3.2.1.2. Profilet gjelder samtlige banestrekninger med ordinær trafikk.
- Statisk spesifisert tilleggsprofil med ekstra høyde  
Multipurpose vognprofil: Utviklet for bruk av høye lukkede vogner tilsvarende multipurpose. Kan benyttes av alt materiell på de banestrekninger og med de spesifikke betingelser som framgår av vedlegg 3.3.2.1.3.

Ved behov for transport som overskrider de nevnte framføringsprofiler, må det sendes søknad om spesialtransport til Bane NOR, jf. punkt 4.7.1. Søknad sendes til [spesialtransporter@banenor.no](mailto:spesialtransporter@banenor.no)

## 3.3.2.2 Vektbegrensninger

### 3.3.2.2.1 Aksellast

Landsdekkende kart – jf. vedlegg 3.3.2.2.1.

### 3.3.2.2.2 Metervekt

Landsdekkende kart – jf. vedlegg 3.3.2.2.2.

## 3.3.2.3 Linjestigninger og fall

Tabellarisk oversikt over bestemmende stigninger og fall samt for grafisk fremstilling av vertikalprofiler – jf. vedlegg 3.3.2.3.

## 3.3.2.4 Linjehastighet

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

Strekningsvis profil over linjehastighet – jf. vedlegg 3.3.2.4.

## 3.3.2.5 Største toglengde

Kapittelet utgår.

## 3.3.2.6 Energiforsyning

Bane NOR leverer elektrisk kraft til togframføring og togoppvarming. Kart over alle elektrifiserte linjer i Norge – jf. vedlegg 3.3.2.6.

### 3.3.2.6.1 Spenning og frekvens

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

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

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

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

### 3.3.2.6.2 Maksimal togstrøm

#### Strømforbruk

Banestrømforsyningen er inndelt i kapasitetsklasser som angitt i kart – Maksimal togstrøm: Strømforbruk - jf. vedlegg 3.3.2.6.

I tilfelle lav spenning forutsettes fører å begrense strømmuttaket ytterligere.

For klasse C1 og C2 er dette fortrinnsvis aktuelt under spesielle forhold som medfører redusert kapasitet. For klasse C3 kan det være behov for dette også i normal drift.

Særlig er dette viktig i tog som ikke har automatisk strømbegrensning i henhold til EN 50388, ved lav kontaktledningsspenning.

På enkelte strekninger utgjør tilgjengelig elektrisk kraft en begrensende faktor for kapasitetsutnyttelsen, jf. Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet, kapittel 2.3.

#### **Strøm ved regenerativ brems**

Banestrømforsyningen er inndelt i kapasitetsklasser som angitt i kart - Maksimal togstrøm: Regenerativ bremsing - jf. vedlegg 3.3.2.6 Elektrifiserte linjer.

### 3.3.2.6.3 Kontaktledning – høyde og horisontal forskyvning

Høyden på kontakttråden varierer fra 4600 til 6200 mm. Deler av banenettet har høyere minstehøyde. Nærmere informasjon om dette fås ved henvendelse til Bane NOR.

Kontakttrådens avvik fra spormidte er nominelt 400 mm og ved ugunstige vindforhold maksimalt  $700 \pm 50$  mm for gamle kontaktledningsanlegg og  $550 \pm 30$  mm eller  $500 \pm 30$  mm for nyere kontaktledningsanlegg.

Fritt profil for strømvtagere er vist i [Teknisk regelverk](#), bok 540, kapittel 4 og 5.

### 3.3.2.6.4 Kontakttrykk fra pantograf

Grenseverdier for krefter mellom strømvtagere og kontakttråd er gitt i Teknisk regelverk, bok 542, kapittel 5.

Grenseverdier for aerodynamisk utbalansering av strømvtagere er gitt i Teknisk regelverk, [Supplementary information and regulations](#), kapittel 8, annex e. Kontaktledningsanleggene er dimensjonert for en vindbelastning på minimum 30 m/s vinkelrett på kontaktledningen.

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

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

## 3.3.3 Trafikkstyring- og kommunikasjonssystemer

### 3.3.3.1 Signalsystem

Jf. Trafikkregler for jernbanenettet kapittel 8.

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

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

### 3.3.3.2 Trafikkstyring

Jf. [Trafikkregler for jernbanenettet](#), kapittel 5 – vedlegg 3.3.3.2.

#### 3.3.3.2.1 Strekninger med fjernstyrte driftsformer

Fjernstyring er systemer der trafikken overvåkes og styres elektronisk fra en fjernstyringssentral. I fjernstyringssentralen får togleder, som overvåker trafikken på lange strekninger, dvs. over flere stasjoner, informasjon om hvor toget befinner seg.

De fleste jernbanestrekninger i Norge er med fjernstyring.

De to driftsformene med fjernstyring er:

- Strekning med fjernstyring
- Strekning med ERTMS

På strekning med fjernstyring gis kjøretillatelse ved kjørsignal i hovedsignal. Ombordansvarlig i persontog har ansvar for å verifisere kjørsignal, jf. TJN punkt 6.8 nr. 4 [https://orv.banenor.no/orv/doku.php?id=tjn:Kapittel\\_6](https://orv.banenor.no/orv/doku.php?id=tjn:Kapittel_6), og må ha strekningskunnskap og kompetanse til dette.

På strekning med ERTMS gis kjøretillatelse til fører i togets ombordutrustning (DMI).

Dekningskart – jf. vedlegg 3.3.3.4.

#### 3.3.3.2.2 Strekning med togmelding

På noen strekninger finnes fremdeles et system med manuelle togmeldinger. Dette systemet bygger på at togekspeditor på den ene stasjonen tar telefonkontakt med sin kollega på den neste stasjonen før toget gis tillatelse til å forlate stasjonen. Dermed forsikrer man seg om at ikke to tog befinner seg på samme blokkstrekning samtidig. Dermed er denne strekningen reservert for dette toget, og ingen annen virksomhet er tillatt før dette toget har ankommet neste stasjon.

Dekningskart – jf. vedlegg 3.3.3.4.

### 3.3.3.3 Kommunikasjonssystemer

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

Som kommunikasjonssystem mellom tog og trafikkstyringsfunksjon benyttes GSM-R.

Dekningskart – jf. vedlegg 3.3.3.3.

Kommunikasjon mellom togleder, togekspeditor og fører finner sted på norsk.

### 3.3.3.4 System for automatisk hastighetsovervåkning

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

**På strekning med fjernstyring: ATC** = Automatic Train Control

**På strekning med ERTMS: ETCS** = European Train Control System

#### 3.3.3.4.1 ATC

Den del av signalanlegget på strekning med fjernstyring som overvåker togets hastighet og aktiverer togets bremses dersom hastigheten overstiges. ATC kan være FATC (fullstendig hastighetsovervåking) eller DATC (delvis hastighetsovervåking). DATC har funksjonalitet begrenset til kjøring mot hovedsignal i «Stopp», hastighet over første sporveksel i innkjørtogveien, enkelte hastigheter over avvikende sporveksler i utkjørtogvei, samt eventuelle midlertidige hastighetsnedsettelse innkodet i baliser utlagt for formålet.

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

Strekningsoversikt for ATC – jf. [vedlegg 3.3.3.4](#)

#### 3.3.3.4.2 ERTMS Nivå 2 (ETCS)

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

**FS** = Full Supervision (Full overvåking)

**OS** = On-Sight (På sikt)

**EoA** = End of Authority (Sluttpunkt for kjøretillatelse)

Strekningsoversikt for ERTMS – jf. vedlegg 3.3.3.4.

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

## 3.4 Restriksjoner på trafikken

### 3.4.1 Jernbaneinfrastruktur til spesielle formål

Jf. jernbaneforskriften § 8-8.

#### 3.4.1.1 Gardermobanen

##### Begrensninger i Romeriksporten

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

##### Begrensninger i kulvert på Gardermoen stasjon

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

### 3.4.1.2 Østfoldbanen – Østre linje

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

## 3.4.2 Miljømessige restriksjoner

### 3.4.2.1 Støy

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

Nærmere bestemmelser om støyrestriksjoner og andre miljøvilkår er inntatt i AST punkt 10.2.6.3.

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

I forbindelse med at det søkes om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy vil oppfyllelse av støykrav være relevant, jf. kapittel 2.7.

### 3.4.2.2 Utslipp fra toaletter

I tettbygd strøk skal toalettene holdes avlåst. Dette gjelder på følgende strekninger:

- Drammenbanen fra Oslo S til Drammen
- Gardermobanen fra Oslo S til Eidsvoll
- Gjøvikbanen fra Oslo S til Hakadal
- Hovedbanen fra Oslo S til Lillestrøm
- Bergensbanen fra Bergen til Arna
- Østfoldbanen fra Oslo S til Ski
- Sørlandsbanen

Åpne toalettsystemer tillates heller ikke brukt når tog står i ro på stasjon eller holdeplass.

### 3.4.2.3 Miljømessige farer

#### 3.4.2.3.1 Rasutsatte strekninger

På grunn av topografien i Norge er deler av banenettet utsatt for ulike former for ras- og skredhendelser.

På de mest utsatte strekninger er det installert rasvarslingsanlegg – jf. vedlegg 3.4.2.3.1.

#### 3.4.2.3.2 Dyrepåkjørsel

I landdistriktene kan det til visse tider forekomme hyppige påkjørsler av dyr på sporet. Primært dreier det seg om elg og reinsdyr – jf. vedlegg 3.4.2.3.2.

#### 3.4.2.3.3 Vindutsatte strekninger

Oversikten viser der det har blitt målt kraftigst vind (fra nærmeste værstasjon), og som ligger mindre enn 20 km fra jernbanen.

Se Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet (SJN) – [Rapport om vindutsatte strekninger i Norge](#).

## 3.4.3 Farlig gods

Ingen restriksjoner.

### 3.4.4 Tunnelrestriksjoner

- Det tillates ikke transport av "FARLIG GODS", ihht RID forskrift, fareklasser 1-9 i Romeriksporten når det er persontog i tunnelen.
- Godstog skal ikke planlegges framført gjennom kulvert på Gardermoen stasjon (Oslo Lufthavn) i den årlige ruteplanen.  
Framføringen av godstog skal være til minst mulig hinder for annen togtrafikk fastsatt i ruteplanen

For å minimalisere utslipp av eksos i tunnel, anbefales fører å legge opp til mest mulig jevn kjøring.

Tunneler lengre enn 2 km – jf. [vedlegg 3.4.4](#).

### 3.4.5 Brorestriksjoner

Bane NOR har ingen brorestriksjoner.

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

Togtrafikk har prioritet fremfor skipstrafikk, broenes normalstilling er således "klart for tog". Veiledende åpningstider for skipstrafikken annonseres lokalt i dagspressen etter at ruteplan og lokal skifteplan er utarbeidet og iverksatt av Bane NOR.

Informasjon om bruåpningstider finnes på hjemmesiden til Trondheim havn:

<https://trondheimhavn.no/tjeneste/bruapning/>

### 3.4.6 Andre restriksjoner

## 3.5 Tilgjengelighet av infrastrukturen

Alle banestrekninger er i utgangspunktet åpne for togtrafikk døgnet rundt.

Eventuelle regelmessige stengninger eller begrensninger pga. visitasjons- og vedlikeholdsarbeider blir meldt inn av IF som en del av årlig og operativ kapasitetsfordeling, jf. kapittel 4.5.

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

#### 3.5.1 Valdresbanen

Strekningen Eina-Dokka er midlertidig stengt for trafikk.

## 3.6 Serviceanlegg

### 3.6.1 Stasjoner for passasjerer

#### 3.6.1.1 Klassifisering og beskrivelse

Bane NOR har ikke tatt i bruk noe klassifiseringssystem for stasjoner.

Informasjon om samtlige stasjoner, se vedlegg 3.6.1.2 Stasjoner.



### 3.6.1.2 Stasjoner

En oversikt over publikumsfasiliteter, kart, informasjon om togvarmeanlegg, og spor og plattformer for samtlige stasjoner, er vist i vedlegg 3.6.1.2 Stasjoner. Skjematiske sporplaner for utvalgte stasjoner fremgår også der.

## 3.6.2 Godsterminaler

### Generell informasjon:

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

- 3.6.2.1 [Godsterminaler](#)
- 3.6.2.3 [Havneterminaler](#)
- 3.6.2.4 [Tømmerterminaler](#)
- 3.6.2.6 [Sidespor](#)

### Tjenester som ytes ved terminalene:

#### Bane NORs tjenesteytelser

Bane NORs tilbud på jernbaneterminalene er generelt innskrenket til tilgang til spor og lastegater.

På enkelte terminaler er det terminaloperatør som etter avtale med Bane NOR kan tilby tjenester ved Bane NORs spor og lastegater. Omfanget av tjenestetilbudet varierer fra terminal til terminal.

#### Informasjon om tilbud på godsterminaler:

For tilbud på jernbaneterminaler se <https://www.banenor.no/kundeportal/jernbanen-i-norge/infrastruktur/godsterminaler/>

#### Tjenester som ytes ved havnene

For oversikt over tjenestene som tilbys på havneanleggene se [vedlegg 3.6.2.3 Havneterminaler](#).

Ta kontakt med den enkelte havn for eventuelle nærmere opplysninger.

## 3.6.3 Driftsbanegårder og skifteområder

Se oversikt i [vedlegg 3.6.3.2](#).

## 3.6.4 Hensettingsspor

Se oversikt i [vedlegg 3.6.3.2](#).

## 3.6.5 Vedlikeholdsanlegg

Nærmere opplysninger om adresser og kontaktpunkter er gitt i kapittel 5 Tjenester. Se også oversikt i vedlegg 3.6.5 Serviceanlegg og beredskapsmateriell, samt vedlegg 3.6.3.2 Driftsbanegårder, hensetting og verksteder.

## 3.6.6 Andre tekniske anlegg, herunder rengjørings- og vaskeanlegg

### 3.6.6.1 Installasjoner i forbindelse med «Tilstandsovervåking av rullende materiell - TWMS»

Hjulskadedetektorer finnes på følgende steder:

- Langum – Sørlandsbanen – mellom Gulskogen stasjon og Mjøndalen stasjon

- Huseby – Drammensbanen venstre hovedspor – mellom Brakerøya stasjon og Lier stasjon
- Gravhalsen – Bergensbanen – mellom Myrdal stasjon og Upsete holdeplass
- Høyseth – Dovrebanen – mellom Ler stasjon og Lundamo stasjon
- Skatval – Nordlandsbanen – mellom Skatval stasjon og Langstein stasjon
- Straumsnes – Ofotbanen – mellom Narvik stasjon og Straumsnes stasjon
- Haugfjell – Ofotbanen – mellom Katterat stasjon og Bjørnfjell stasjon

Akustiske detektorer (for lagerskade) finnes på følgende steder:

- Huseby – Drammensbanen høyre hovedspor – mellom Lier stasjon og Brakerøya stasjon
- Huseby – Drammensbanen venstre hovedspor – mellom Brakerøya stasjon og Lier stasjon
- Skatval – Nordlandsbanen – mellom Skatval stasjon og Langstein stasjon
- Straumsnes – Ofotbanen – mellom Narvik stasjon og Straumsnes stasjon

Alarmer blir videreformidlet til JBF direkte eller via DROPS systemet.

Hjulskadedetektorer og akustiske detektorer er knyttet opp mot et sentralt overvåkingssystem Fleet One som eies og driftes av Bane NOR. Jevnlig overvåking må JBF selv ivareta. Alle passeringer gir status på hjullager og hjulslag på togets hjul. JBF har selv ansvaret for å utnytte gevinsten av dette. Bane NOR vil motta alarm når hjulslagalarmen overskrider definert terskel. Toget skal etter instruksjoner fra Togleder, redusere hastigheten eller stoppe toget, avhengig av alvorlighetsgrad. Dette gjelder også framtidige overvåkingssystemer hvor det oppdages svært kritisk tilstand som vil gi alvorlig skade på infrastrukturen dersom toget ikke stopper eller reduserer farten.

I tilfeller hvor infrastrukturen skades, vil systemet bli benyttet for å vurdere hvem som er ansvarlig for skaden.

Systemet er tilgjengelig via et WEB-grensesnitt som heter FleetONE <https://hsd.opm.jbv.no/FleetOne/>

JBF har ansvar for at alle tog/vogner er registrert med en RFID i henhold til gjeldene prinsipper for oppbygging av RFID. Dette for identifisering av vogner i overvåkingssystemet, og dermed en entydig og rask varsling til togselskapene ved hjulslag og/eller lagerskade. Det er særlig kritisk for rask respons fra togleder til tog ved høy hjulslag alarm.

Bane NOR øker fokus på prediktivt vedlikehold. Som et ledd i dette skal togselskapene rapportere hjulstatus til Bane NOR med jevnlig intervall, minimum kvartalsvis. Fleet One kan benyttes til dette.

Varmgangsdetektorer finnes på følgende steder:

- Haugan – Nordlandsbanen – mellom Vikhammer stasjon og Midtsand stasjon
- Hegra – Meråkerbanen – øst for Hegra holdeplass
- Skatval – Nordlandsbanen – mellom Skatval stasjon og Langstein stasjon
- Straumsnes – Ofotbanen – mellom Narvik stasjon og Straumsnes stasjon (bare varme hjul)

Resultat av målingene blir behandlet ved hver enkelt installasjon og overføres ved hver tog passering til en SQL-database på Marienborg i Trondheim.

Alarmer går direkte via et eget grensesnitt til togleder i Region Midt, som stopper tog og videreformidler til JBF. Data er foreløpig ikke tilgjengelig via WEB-grensesnitt.

### 3.6.6.2 Vognvekker

Vognvekker finnes på følgende steder:

- Åndalsnes (er tatt ut av drift)

### 3.6.6.3 Avisingsanlegg

Avisingsanlegg finnes på følgende sted:

- Alnabru godsterminal

Anlegget skal kunne betjene 4000 meter med godstog i døgnet.

### 3.6.7 Havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet

Oversikt over havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet finnes i [vedlegg 3.6.2.3 Havneterminaler](#).

Bane NOR har ingen egne havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet.

### 3.6.8 Avlastningsanlegg

#### Avlastningsanlegg for beredskapsterminaler.

Det er avlastningsanlegg på følgende steder:

- Kvam
- Palmafoss, Voss
- Støren
- Steinkjer

For vilkår for bruk av beredskapsterminalene, se kapittel 5.3.1.8.

### 3.6.9 Påfyllingsanlegg for drivstoff

Se oversikt i vedlegg 3.6.5.

De innretninger for etterfylling av drivstoff som er vist i vedlegg 3.6.5 er alle innrettet for fylling av diesel.

### 3.6.10 Andre anlegg

Andre anlegg tilbys ikke.

## 3.7 Serviceanlegg som ikke forvaltes av Bane NOR

Jf. Jernbaneforskriften § 5-1 (4)

RNE har i samarbeid med IRG-Rail og jernbanesektoren utarbeidet en [Common Template for Service Facilities](#). Malen inneholder opplysninger om vilkårene for tilgang til serviceanlegg og for tilbud om tjenester i disse anlegg, samt nødvendige tekniske opplysninger.

Denne spesifiserte informasjonen, i henhold til malen, fra den som driver serviceanlegg som ikke kontrolleres av IF, skal gis IF i form av link til et nettsted der opplysningene er tilgjengelig elektronisk og vederlagsfritt eller skriftlig slik at IF kan publisere informasjonen i et Network Statement vedlegg.

Bane NOR skal publisere denne informasjonen 1. juni 2019.

## 3.8 Utvikling av infrastruktur

Jf. jernbaneforskriften § 5-2 bokstav c) andre setning i.f.

Oversikt over planlagte infrastrukturtiltak og behov for sportilgang for de nærmeste fire årene, finnes på Bane NORs kundeportal, se <http://www.banenor.no/kundeportal/ruter-og-sportilgang/banetekniske-planforutsetninger/>

For oversikt over utvikling av infrastruktur på lang sikt henvises det til Jernbanesektorens handlingsprogram 2018 - 2029 [Handlingsprogram 2018 - 2029](#). Stortingsmeldingen om [Nasjonal transportplan 2018 – 2029](#), St. meld. 33 (2016 – 2017).

## Del 4 - Kapasitetsfordeling

### 4.1 Innledning

Jf. jernbaneforskriften kapittel 8, 9 og 10.

Dette kapitlet beskriver Bane NORs prosess for tildeling av kapasitet for ruteleier samt Bane NORs behov for sportilgang for drift, vedlikehold og nybygging av jernbaneinfrastruktur.

Kunde og trafikk, Ruteplan er eier og fagansvarlig for prosess *Fordele infrastrukturkapasitet* (kapasitetsfordelingsprosessen).

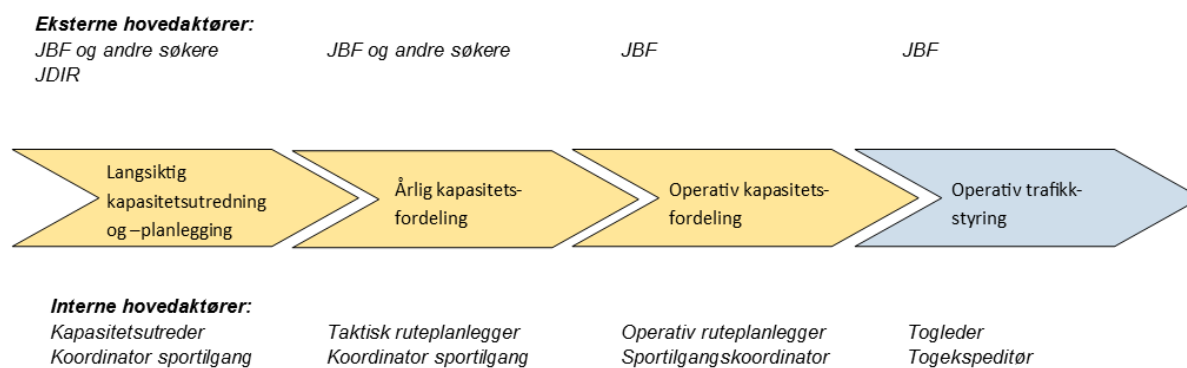
Bane NORs beslutninger om å fordele infrastrukturkapasitet er enkeltvedtak, jf. jernbaneforskriften § 1-2 (10). Dette gjelder både ved fordeling av infrastrukturkapasitet til JBF og til andre søkere enn JBF.

#### 4.1.1 Aktører involvert i kapasitetsfordelingsprosessen

- RailNetEurope (RNE) – fastlegger datoene for ruteplanperioden. Se [www.rne.eu](http://www.rne.eu)
- Bane NOR – i egenskap av kapasitetsfordelingsmyndighet og IF. Se kapittel 1.8.2
- OSS – som kan bistå JBF i alle spørsmål knyttet til søknad om infrastrukturkapasitet
- JBF og andre søkere
- SJT – klageorgan for Bane NORs kapasitetsfordelingsprosess

### 4.2 Beskrivelse av prosessen

Skjematisk plan som viser prosessen og dens underområder:



#### 4.2.1 Langsiktig kapasitetsutredning og -planlegging

##### 4.2.1.1 Kapasitetsutredning

###### Mulighetsstudier av togmateriell og laster, herunder profilsimuleringer

Bane NOR tilbyr å gjennomføre mulighetsstudier for søkere som ønsker opplysninger om forventet framføringstid for spesifikke togslag eller mellom bestemte relasjoner, teknisk kompatibilitet mellom togmateriell og jernbaneinfrastruktur mv.

For at Bane NOR skal kunne gjennomføre en mulighetsstudie, må bestiller av studien gi de nødvendige opplysninger.

Generelt understrekes det at kvaliteten på mulighetsstudien vil bli høyere jo flere av disse opplysningene bestiller er i stand til å gi.

Søkers forespørsel om mulighetsstudie anses ikke som rutebestilling. Meddelt resultat av mulighetsstudien binder ikke Bane NOR i kapasitetsfordelingsprosessen. Rute basert på resultatet av mulighetsstudien må søkes på vanlig måte – se kapittel 4.

Bane NOR gir søker mulighet til å verifisere hvorvidt nytt kjøretøy kan kjøres på jernbanenettet gjennom å simulere kjøring av kjøretøyet i et dataverktøy.

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

#### **Kjøretidsberegning for (nye) typer av kjøretøy**

Bane NOR kan på forespørsel beregne kjøretider for ulike nye materielltyper. Bane NOR har de relevante opplysningene om traseen som skal trafikkeres. Oppdragsgiver må stille materiellspesifikke opplysninger til rådighet, herunder:

Traksjonsegenskaper for trekkende enhet(er)  
Massefordeling på trekkende/ikke trekkende aksler

- Lengde av materiell
- Retardasjonsegenskaper
- Hastighetsbegrensninger for materiellet

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

#### **4.2.1.2 Kapasitetsplanlegging**

Aktiviteter for å koordinere innmeldte behov for sportilgang for drift og vedlikehold og bygging av ny jernbaneinfrastruktur. Hensikten er å sikre:

- forutsigbarhet for JBF
- god planlegging av tiltak/behov for sportilgang
- optimal ressursutnyttelse og kostnadseffektivitet
- samhandling internt og eksternt

Aktiviteten starter 48 måneder/fire år (X-48) før oppstart av Årlig kapasitetsfordeling.

Innmeldte behov binder ikke Bane NOR i kapasitetsfordelingsprosessen. Endelig behov for sportilgang må søkes på ordinær måte i Årlig kapasitetsfordeling.

#### **4.2.2 Årlig kapasitetsfordeling**

Aktiviteter for å koordinere og fordele infrastrukturkapasitet i den årlige kapasitetsfordelingen.

Årlig kapasitetsfordeling foregår etter krav gitt i lover og forskrifter, samt retningslinjer beskrevet i dette dokument.

Årlig kapasitetsfordeling beskrives i logisk rekkefølge de faser som inngår.

1. Oppdatere planforutsetninger

2. Søke om infrastrukturkapasitet
3. Fordele infrastrukturkapasitet
4. Iverksette ruteplan

### 1. Oppdatere planforutsetninger

Nr.	Aktivitet	Utførende
1	Fastlegge datoer for ruteplanperioden.	RNE
2	Utarbeide brev og notat som sendes til henholdsvis JBF og IF med varsel om oppstart av prosessen. Dette inkluderer bl.a. en detaljert beskrivelse av prosessen med tidsplan.	Bane NOR, Ruteplan
3	Informere om/ta hensyn til endringer i lover og forskrifter som har betydning for kapasitetsfordelingen.	Bane NOR, Ruteplan
4	Følge opp innholdet i Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST) og eventuelle rammeavtaler.	Bane NOR
5	Oppdatere Network Statement med de endringer som har betydning for planprosessen. I dette inngår endringer av ytelsene i infrastrukturen av permanent eller midlertidig karakter i henhold til egen beskrivelse, samt eventuelle endringer av servicenivå (dieselfylling, varmeposter m.m.).	Bane NOR
6	Behandle nye rutemodeller ved behov, f.eks. store endringer i jernbaneinfrastruktur. Grunnrutemodellen benyttes som utgangspunkt ved behandlingen.	Bane NOR, Ruteplan
7	Utarbeide banetekniske planforutsetninger (BTP) og registrere dette i ARBIS til Ruteplan for nasjonal koordinering.	Bane NOR, IF
8	Behandle innmeldingene til BTP og oversende disse til JBF.	Bane NOR, Ruteplan
9	Utarbeide eventuelle forhåndsplanlagte ruteleier (preplanned paths) for publisering.	Bane NOR, Ruteplan
10	Vurdere behov og utarbeide søknader om ruteleier.	JBF og andre søkere
11	Avholde oppstartsmøte med JBF og andre søkere samt Bane NOR, IF for gjennomgang av BTP og eventuelt andre relevante spørsmål.	Bane NOR, Ruteplan

### 2. Søke om infrastrukturkapasitet

Nr.	Aktivitet	Utførende
1	Sende søknad om ruteleier til Ruteplan, Kunde og trafikk	JBF og andre søkere
2	Oppdatere BTP	Bane NOR, IF
3	Sammenstille banetekniske planforutsetninger og søknader om ruteleier	Bane NOR, Ruteplan

### 3. Fordele infrastrukturkapasitet

Nr.	Aktivitet	Utførende
1	Fordele infrastrukturkapasitet inkludert stasjoner og terminaler/driftsbanegårder og utarbeide utkast til ruteplan	Bane NOR, Ruteplan
2	Ved behov kan det gjøres mindre justeringer av søknadene på bakgrunn av endringer i IFs behov for arbeid i spor	Bane NOR, Ruteplan
3	Oversende utkast til ruteplan til søkere for høring	Bane NOR, Ruteplan
4	Gjennomføre ruteplankonferanse med JBF og andre søkere samt IF for gjennomgang av høringskommentarer	Bane NOR, Ruteplan

5	Foreta en siste vurdering og oversende innspill/kommentarer til Kunde og trafikk, Ruteplan	JBF og andre søkere samt IF
6	Gjennomgå behov for bemanning av stasjoner (gjelder "K-stasjoner" på fjernstyrte strekninger og stasjoner på strekning med togmeldinger)	Bane NOR, Ruteplan
7	Fastlegge ruteplanen og utarbeide de endelige planforutsetningene for ruteplanperioden	Bane NOR, Ruteplan

#### 4. Iverksette ruteplan

Nr.	Aktivitet	Utførende
1	Utføre kvalitetskontroll av ruteplanen	Bane NOR, Ruteplan
2	Utarbeide grunnlag for kunngjøring og distribusjon av ruteplanen	Bane NOR, Ruteplan
3	Oppdatere Bane NORs egne informasjons- og trafikkstyringssystemer	Bane NOR, Ruteplan
4	Distribuere informasjon fra rutedatabasen til avtalte grensesnitt hos eksterne mottakere (JBF m.m.)	Bane NOR, Ruteplan
5	Utarbeide og publisere grafiske ruter på Bane NORs hjemmeside	Bane NOR, Ruteplan

Detaljert beskrivelse med milepeler (aktiviteter og tidsfrister) beskrives i kapittel 4.2 og meddeles JBF og andre søkere samt IF før planprosessens start.

#### 4.2.3 Operativ kapasitetsfordeling

Aktiviteter for å koordinere og fordele infrastrukturkapasitet i gjeldende ruteplanperiode.

Ad hoc søknader behandles i Operativ kapasitetsfordeling.

Operativ kapasitetsfordeling behandler søknader om midlertidige eller varige endringer av ruteplanen, detaljering av og iverksettelse av banetekniske planforutsetninger samt fordeling av restkapasitet. Kapasiteten fordeles i den rekkefølge søknadene mottas.

Alle søknader skal sendes i BEST-K.

Ved oppstått behov for midlertidig endring av ruteplanen innen samme driftsdøgn, skal søknad rettes direkte til togleder og ikke sendes i BEST-K.

#### Hovedaktiviteter ved operativ kapasitetsfordeling

Nr.	Aktivitet	Utførende
1	Motta søknad fra JBF om midlertidige endringer i ruteplanen (BTP)	Operativ ruteplanlegger/togleder
2	Motta søknad fra IF om arbeid i og ved spor (BTP)	Operativ ruteplanlegger/togleder
3	Motta søknad fra JBF om restkapasitet	Operativ ruteplanlegger/togleder
4	Motta søknad fra IF om restkapasitet	Operativ ruteplanlegger/togleder
5	Koordinere søknader, utarbeide og distribuere kunngjøringer	Operativ ruteplanlegger/togleder



## 4.2.4 Krav til søknadene

### Årlig kapasitetsfordeling

Søknad om ruteleier i Årlig kapasitetsfordeling skal sendes inn i BEST-L i henhold til fastsatte frister som er vist i 4.3.1 Tidsplan.

Planer for sportilgang for drift, vedlikehold og bygging av ny jernbaneinfrastruktur (BTP) skal legges inn i ARBIS i henhold til fastsatte frister som er vist i 4.3.1 Tidsplan.

Søknader om kapasitet i terminaler, hensettingsområder, tilgang til togvarmeanlegg etc. skal vedlegges søknaden i eget skjema, eventuelt søkes på eget skjema i [Bane NORs Kundeportal Min side](#).

For internasjonal koordinering av søknader om infrastrukturkapasitet se kapittel 1.8.2.

### Operativ kapasitetsfordeling

Søknader om infrastrukturkapasitet i Operativ kapasitetsfordeling skal sendes inn i BEST-K.

## 4.2.5 Krav til innhold i søknad om ruter

Søknader skal ha form av et komplett forslag til rute.

For at Bane NOR skal kunne verifisere og/eller konstruere ruten, må søknaden inneholde den minimumsinformasjon som er nødvendig, se nedenfor:

	Persontog	Tomtog	Godstog/kipptog	Løslokomotiv
<b>Tognummer *)</b>	X	X	X	X
<b>Togslag</b>	X	X	X	X
<b>Togtype</b>	X			
<b>Kjøredager/datoer</b>	X	X	X	X
<b>Kjørestrekning, fra – til</b>	X	X	X	X
<b>Avgangs- /ankomsttid</b> Foreslått avgangstid fra utgangsstasjon, eventuelt foreslått ankomsttid til endestasjon dersom dette skal prioriteres	X	X	X	X
<b>Stoppmønster og -aktiviteter</b> • Med minimum behov for oppholdstid	X	X	X	X
<b>Foreslått sted for personalbytte</b> • Med minimum behov for oppholdstid	X	X	X	X
<b>Type kjøretøy</b>	X	X	X	X
<b>Behov for assistanselokomotiv</b> • Angi strekning	X	X	X	
<b>Bestemmende kjørehastighet</b>	X	X	X	X
<b>Togstørrelse</b> • Pt. – antall togsettenheter og total lengde i meter • Gt. – tilkoplede togvekt, total lengde i meter og aksellast	X	X	X	
<b>Foreløpig materiellturnering</b>	X	X	X	X
<b>Dokumentasjon om tillatelse til å bruke ny type kjøretøy</b>	X	X	X	X
<b>Behov for terminalkapasitet, herunder</b> • Ønsket laste- og lossetid			X	

	Persontog	Tomtog	Godstog/kipptog	Løslokomotiv
<ul style="list-style-type: none"> <li>Behov for terminalfasiliteter (enderampe/siderampe m.m.)</li> <li>Behov for løfteutstyr</li> <li>Ønsket ståtid i terminal mellom lastning og lossing</li> </ul>				
<b>Behov for hensettingskapasitet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hensettingsområde</li> <li>Type togsett (lengde)</li> <li>Antall togsett</li> <li>For Drammen og Lodalen skal det oppgis tidspunkt og antall timer pr år</li> </ul>	x	x	x	X
<b>Behov for tilgang til togvarmeanlegg (varmepost) i forbindelse med hensetting av tog **)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Lokasjon</li> <li>Spenning</li> <li>Antall</li> <li>Ukedager og klokkeslett</li> </ul>	x	x	x	X

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

\*\*\*) Hvis behovet gjelder sted, som på bestillingstidspunktet mangler togvarmeanlegg, bør dette fremheves spesielt, og bestilles særskilt til [oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

#### Bruk av spesielt kjøretøy

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

#### Innfasing av nytt kjøretøy

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

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

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

## 4.3 Plan for kapasitetsfordelingsprosessen

### 4.3.1 Årlig kapasitetsfordeling

R21 gjelder fra og med 13.12.2020 til og med 11.12.2021 og kapasiteten fordeles for hele perioden. Ruteplanen omfatter ruteleier, planer for arbeid i spor (og andre tjenester)

Søknader som mottas etter frist for årlig kapasitetsfordeling (andre mandag i april) overføres til Operativ kapasitetsfordeling som søknad om restkapasitet.

Det kan imidlertid oppstå behov for tilpasning av omsøkte ruteleier for å konstruere en optimal ruteplan. Dette vil foregå i dialog med berørte JBF.

Oppstart av planprosess kunngjøres i eget brev til søkere.

### Tidsplan for tildeling av infrastrukturkapasitet R21

FOM	TOM	Prosess / Aktivitet
<b>2019</b>		
15.12.		Ruteplan R20 iverksettes.
20.12		Seneste dato for kunngjøring av oppstart R21 – inkl. første forslag til BTP.
<b>2020</b>		
13.1.		Forhåndsplanlagte ruteleier (PaPs) for internasjonal godstrafikk R21 publiseres. Søkeperiode for infrastrukturkapasitet starter.
11.2.		Søkeperiode for ruteleier starter – BEST-L åpner
12.3.		Oppstartmøte R21 med JBF og andre søkere for informasjon og dialog om forutsetningene for kommende ruteplanperiode.
14.4.		Siste dag for kommentarer til første forslag BTP R21.
14.4.		Siste dag for søknader om infrastrukturkapasitet for R21.
6.7.		Forslag til ruteplan og oppdatert forslag til BTP for R21 publiseres.
6.7.	10.8.	Høringsperiode
10.8.		Kommentarer til forslag til ruteplan og oppdatert forslag BTP R21 skal være Bane NOR i hende innen kl. 09.00.
10.8.	4.9.	Samordningsperiode.
20.8		Ruteplanmøte R21 med JBF og andre søkere for gjennomgang av rutenforslag og høringskommentarer
24.8.		Fastlegging av internasjonal trafikk søkt i PCS, inkludert forhåndsplanlagte ruteleier (PaPs) for internasjonal godstrafikk. Gjelder også nasjonale ruteleier som matetrafikk til/fra PaPs.
7.9.		Siste dag for å fremsette krav om tvisteløsning.
7.9.	18.9.	Tvisteløsningsperiode.
25.9.		Ruteplan og BTP R21 fastlegges.
19.10.		Ruteplan og BTP R21 publiseres.
20.10.		Første dag for søknad om ad hoc ruter for rutetermin R21.
13.11.		Siste dag for å meddele jernbaneforetak som skal forestå transport der hvor infrastrukturkapasitet er søkt av andres søkere og ikke et JBF.
13.12.		Ruteplan R21 iverksettes.
18.12.		Seneste dato for kunngjøring av oppstart rutetermin R22.

#### 4.3.2 Fordeling av restkapasitet (ad hoc søknader)

Jf. jernbaneforskriften § 8-7.

Behov for tjenester, søknader om ruteleier, arbeid i spor eller endring av planforutsetninger i gjeldende ruteplanperiode håndteres i Operativ kapasitetsfordeling.

Infrastrukturkapasitet (restkapasitet) fordeles i den rekkefølge søknader mottas. Bane NORs svarfrist er fem virkedager. Dette innebærer dog ikke krav om detaljert rute, men å gi svar på om søknaden kan imøtekommes eller ikke.

Kommunikasjonen i Operativ kapasitetsfordeling foregår normalt mellom Bane NORs trafikkstyringsentraler (operative ruteplanlegger og togleder) og JBFs transportledelse.

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

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

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

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

Kontaktpunkt - se kapittel 4.3.2 ovenfor

#### 4.3.2.2 Bane NORs svar

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

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

Bane NORs svar sendes i BEST-K.

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

## 4.4 Fordelingsprosessen

Jf. jernbaneforskriften kapittel 8, 9 og 10

### Planforutsetninger i tildelingsprosessen

- Banetekniske planforutsetninger (BTP)
- Forhåndsplanlagte godstogsruteleier (PAPs) for ScanMed RFC

### Forslag til ruteplan

Søknader om ruteleier, planer for arbeid i spor og tjenester, både nasjonale og internasjonale, danner grunnlag for forslag til ruteplan, det såkalte utkastet til ruteplan.

Kapasitet for grensepasserende tog koordineres før forslag til ruteplan publiseres.

### Beskrivelse av kommentarer til Forslag til ruteplan

#### Generelle kommentarer:

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

#### Kommentarer:

En kommentar på forslaget kan gis på en tildeling som avviker fra søknaden. Kommentaren kan gis på et bestemt sted i togruten eller for togruten som helhet.

Eksempel:

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

#### Nedenstående er ikke å anse som kommentarer:

- Endringer til opprinnelig søknad
- Nye tog
- Endringer av referansepunkter
- Økt vekt, lengde eller endring av kjøretøy som medfører at konstruert ruteleie ikke kan opprettholdes
- Tillegg av kjøredager (kvalitetssikring av kjøredager aksepteres)
- Ønske om endring av omsøkte tider

Ovenstående endringer håndteres som restkapasitet og innarbeides i fastlagt ruteplan så langt det er mulig.

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

#### Forslag til ruteplan inneholder

- Grafisk rute
- Kapasitetsbeskrivelse:
  - Strekningskapasitet
  - Sporkapasitet, herunder lokasjon for tildelt kapasitet for hensetting av materiell i driftspauser
  - Terminalkapasitet
- Oversikt over søkte tog med eventuelle kommentarer. Slike kommentarer kan være:
  - Avvisning av søkt infrastrukturkapasitet (med begrunnelse)
  - Begrensning (tonnasje/lengde)
  - Oppholdstider for personalbytte/laste- og lossetider
- Eventuelle konflikter

Dersom høringskommentarene medfører en interessekonflikt, starter en samordningsprosess.

#### 4.4.1 Samordningsprosess

Jf. jernbaneforskriften § 9-1.

Hensikten med samordning er å tilstrebe en ruteplan uten interessekonflikter, slik at alle søknader kan tilgodeses. Dersom det ikke er mulig å tilgodese alle søknadene, skal IF gjennomføre en samordning av søknadene, jf. jernbaneforskriften § 9-1.

Proessen gjennomføres på følgende måte:

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

Bane NOR innkaller deretter søkerne enkeltvis til et møte. Når all informasjon og dokumentasjon foreligger, utarbeider Bane NOR forslag til løsning etter prioriterte kriterier:

1. Koordinering av internasjonal/grenseoverskridende trafikk
2. Søkere reelle behov for ruteleier, enten basert på inngåtte avtaler om transporttjenester, eller basert på søkers utsikter til å inngå slike avtaler
3. Generelle samfunnshensyn

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

#### 4.4.2 Tvisteløsningsprosess

Jf. jernbaneforskriften § 9-2.

Bane NORs tvisteløsningsordning trer i kraft etter skriftlig krav fra søker som er uenig i forslag til ruteplan etter gjennomført samordning.

Prosess med milepæler (datoer og tidsfrister) meddeles søker og IF ved planprosessens start, dvs. 11 måneder før hovedterminkiftet.

Når en strekning blir erklært overbelastet, vil Bane NOR fordele infrastrukturkapasitet etter retningslinjene som fremgår av punkt 4.4.3.3.

##### 4.4.2.1 Frist for å fremsette krav

Krav må fremsettes så snart som mulig etter at Bane NOR har sendt første utkast av ny ruteplan til søker.

Krav som fremsettes senere enn 15 virkedager før den dato Bane NOR har fastsatt for fastleggelse av ruteplan vil ikke bli behandlet.

De nøyaktige fristene fremkommer av detaljert fremdriftsplan som bekjentgjøres 11 måneder før iverksettelse av ruteplanen.

##### 4.4.2.2 Kravets innhold og adresse – gjenpart

Kravet bør inneholde følgende elementer:

En henvisning til hvilke tog/hvilket driftsopplegg kravet gjelder (tilstrekkelig til å identifisere kravet til tid og strekning).

En beskrivelse av hvilken løsning søker mener tvisteløsningsprosessen bør kunne ut i:

- for søker selv
- for den eller de andre søkere som vil få sin tildelte infrastrukturkapasitet endret dersom søkers krav imøtekommes
- en begrunnelse for kravet

Kravet sendes Bane NOR, Kunde og trafikk, Ruteplan, som fordeler kopier av kravet til alle andre søkere. Kravet sendes per e-post til [oss-rutebestilling@banenor.no](mailto:oss-rutebestilling@banenor.no)

##### 4.4.2.3 Andre søkers eventuelle handlingsplikt – frist

Søkere som vil få sin infrastrukturkapasitet endret dersom søkers klage imøtekommes, må innen to virkedager etter mottatt kopi av klage ha levert sitt eventuelle tilsvaret til første søkers klage til:

Bane NOR, Kunde og trafikk, Ruteplan.

Tilsvaret må henvise til og identifisere den opprinnelige klagen, jf. kapittel 4.4.2.2.

Tilsvaret sendes til [oss-rutebestilling@banenor.no](mailto:oss-rutebestilling@banenor.no)

#### 4.4.2.4 Bane NORs behandling av kravet

Bane NOR vurderer kravet og eventuelle tilsvare og fatter sin beslutning på grunnlag av føringer gitt i lov, forskrift og Network Statement, samt krav og tilsvare.

Bane NORs beslutning skal være skriftlig og begrunnet. Beslutningen meddeles klager og øvrige søkere som har vært involvert i prosessen innen 10 virkedager etter at krav i henhold til kapittel 4.4.2.1 er mottatt.

For øvrig gjelder forvaltningslovens regler om enkeltvedtak for IFs saksbehandling i forbindelse med beslutninger om tildeling av infrastrukturkapasitet, så fremt ikke annet følger av jernbaneforskriften, jf. jernbaneforskriften § 1-2 (9).

#### 4.4.2.5 Klage over Bane NORs beslutning – virkninger av slik klage

Jf. jernbaneforskriften § 11-2.

Bane NORs beslutninger om tildeling av infrastrukturkapasitet kan påklages til SJT, jf. kapittel 1.4.3 som gir nærmere informasjon om klage til SJT. Slik klage har ikke oppsettende virkning.

#### Kontakt:

##### Statens jernbanetilsyn

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

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

### 4.4.3 Overbelastet infrastruktur: definisjon, prioriteringskriterier og prosess

Jf. jernbaneforskriften kapittel 9.

#### 4.4.3.1 Definisjon av overbelastet infrastruktur

Jf. jernbaneforskriften § 9-3.

#### 4.4.3.2 Overbelastede strekninger (i Norge)

Følgende strekninger og knutepunkter anses å være overbelastet:

- *Oslo S – Ski*  
mellom 06.30 og 09.00 og mellom 15.00 og 17.30 på virkedager
- *Oslo S – Lysaker*  
mellom 06.30 og 09.00 og mellom 15.00 og 17.30 på virkedager
- *Lillestrøm – Kløfta (Hovedbanen)*  
mellom 18.00 og 23.30 på virkedager
- *Lillestrøm – Kongsvinger*  
mellom 12.00 og 24.00 på virkedager
- *Oslo S*  
mellom 06.30 og 09.00 og mellom 15.00 og 17.30 på virkedager

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

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

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

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

Hvis det oppstår konflikt som ovennevnte retningslinjer ikke imøtekommer, eller dersom en annen prioritering enn den som følger av jernbaneforskriften § 9-5 medfører en høyere samlet utnyttelse av den totale infrastrukturkapasitet, vil Bane NOR benytte metode for samfunnsøkonomisk modell for verdsetting av infrastrukturkapasitet, beskrevet i vedlegg 4.4.2. Resultatet av den samfunnsøkonomiske analysen vil tillegges stor vekt i evalueringen av hvilket alternativ som blir gitt prioritet.

#### **4.4.4 Virkninger av rammeavtaler**

Jf. jernbaneforskriften kapittel 7 og Network Statement kapittel 2.3.1.

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

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

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

Avtalen ble revidert i 2003 og utløper 1. januar 2030. Bane NOR trådte inn i Jernbaneverkets forpliktelser etter avtalen 1. januar 2017.

Da Etterstad ikke er en stasjon, men kun et punkt på en strekning, får avtalen tilsvarende virkning på strekningen Oslo S-Etterstad.

#### **4.4.5 Kapasitetsanalyse**

Jf. Jernbaneforskriften § 9-6.

#### **4.4.6 Kapasitetsforbedringsplan**

Jf. Jernbaneforskriften § 9-7.

#### **4.4.7 Fastlagt ruteplan**

Tildelt kapasitet fremgår av fastlagt ruteplan som presenteres i Kundeportalen på Bane NORs hjemmeside.

Kapasiteten vises i grafiske ruter og ARBIS i form av:

- tildelte ruteleier, nasjonale og grenseoverskridende
- kapasitet reservert for arbeid i spor (BTP)
- restkapasitet (for ad hoc søknader om ruteleier og arbeid i spor)



## 4.5 Fordeling av kapasitet til vedlikehold, fornyelsearbeider og kapasitetsøkende tiltak

Fordeling av kapasitet til vedlikehold, fornyelse og kapasitetsøkende tiltak ivaretas i årlig og operativ kapasitetsfordeling.

### 4.5.1 Banetekniske planforutsetninger

Alle endringer av ytelsene i infrastrukturen skal meldes inn i henhold til de frister som er fastsatt i kapasitetsfordelingsprosessen. Eventuelle behov for endringer som oppstår etter at ruteplanen er fastlagt eller iverksatt skal meldes inn og JBF varsles i henhold til avtalte frister. Dette er ikke å anse som Ad hoc søknader.

Innmelding av banetekniske planforutsetninger (BTP) skal inneholde:

- kapasitetsendrende tiltak som vil være i kraft før ruteplanen iverksettes
- kapasitetsendrende aktiviteter som vil inntreffe i løpet av ruteplanperioden

Tiltak/aktiviteter som kan påvirke kapasiteten permanent eller midlertidig kan være:

- Dobbeltspor – nye eller begrensninger i bruk av eksisterende
- Kryssingsspor/togspor/sidespor – nye, fjerning eller endring i lengden av disse
- Trafikkstyringssystemer/sikringsanlegg – nye eller endringer i disses virkemåte
- Hastighetsprofil – endringer av normalprofil, ("± profil" eller "k-profil".)
- Sportilgang – behov for "hvite tider" (for vedlikeholds-, visitasjons- og eller infrastrukturarbeider) m.m.
- Plattformer – endring på lengder og høyder
- Begrensninger i utnyttelsesmulighetene for infrastrukturen som følge av endringer i lovgivningen og forhold knyttet til eventuelle dispensasjoner fra denne

#### 4.5.1.1 Årlig kapasitetsfordeling

Planer/reserverte tider for BTP fastlegges samtidig med ruteleier i den årlige ruteplanen.

#### 4.5.1.2 Operativ kapasitetsfordeling

Planer/reserverte tider for BTP som er fastlagt i den årlige ruteplanen detaljeres og samordnes med søknader om restkapasitet.

## 4.6 Avbestilling og ikke-bruk av tildelt kapasitet

Jf. jernbaneforskriften §§ 6-7, 9-4 og 10-2.

### 4.6.1 Avbestilling av tildelt infrastrukturkapasitet

Tildelt infrastrukturkapasitet kan kostnadsfritt avbestilles inntil 60 dager før togets avgangstid. Avbestillinger eller ikke-bruk som skjer etter dette tidspunktet ilegges reservasjonsavgifter etter kapittel 6.4.2. Tildelt infrastrukturkapasitet kan ikke avbestilles senere enn 72 timer før togets avgangstid.

Søkere, som i kapasitetsfordelingsprosessen søker på ny om infrastrukturkapasitet, som det på grunn av årsaker Bane NOR ikke kan lastes for, har benyttet mindre enn 80 %, viker prioritet for annet JBF som søker om samme infrastrukturkapasitet.

Dersom et JBF i løpet av et tidsrom på en måned (31 kalenderdager) unnlater å benytte tildelt infrastrukturkapasitet, kan Bane NOR trekke tilbake den ubenyttede kapasiteten med fem virkedagers skriftlig varsel.

For øvrig kan Bane NOR ved tildeling av infrastrukturkapasitet ta hensyn til at tidligere tildelt infrastrukturkapasitet ikke er benyttet.

#### 4.6.2 Tilbakelevering av ruteleier fra JBF til Bane NOR

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

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

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

I tilfelle av søknadskonflikt vil Bane NOR:

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

## 4.7 Spesialtransporter og farlig gods

### 4.7.1 Spesialtransporter

Søker plikter å opplyse om transporten som ønskes fremført har en slik last at den må fremføres som spesialtransport, enten i ordinært tog eller som ekstratog.

Spesialtransporter er definert i Ordliste/Definisjoner.

#### 4.7.1.1 Frister for søknad om spesialtransporter

Spesialtransporter skal i størst mulig utstrekning meldes inn i kapasitetsfordelingsprosessen dersom de på grunn av lastens størrelse eller andre forhold kan få konsekvenser for infrastrukturkapasiteten på den aktuelle strekningen.

Søknad om spesialtransport utenom kapasitetsfordelingsprosessen sendes til: [spesialtransporter@banenor.no](mailto:spesialtransporter@banenor.no)

For slike søknader må det forventes lengre saksbehandlingstid enn fem virkedager.

#### **4.7.1.2 Hjelpeverktøy ved behandling av søknad om spesialtransport**

Hjelpeverktøy ved behandling av søknad om spesialtransporter er en tilleggstjeneste, jf. kapittel 5.4.3.1.

### **4.7.2 Farlig gods**

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

I kapasitetsfordelingsprosessen legger Bane NOR til grunn at alle godstog fører farlig gods.

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

JBF skal informere Bane NOR om all transport av farlig gods i henhold til TJN kapittel 4.

## **4.8 Særskilte tiltak i tilfelle av driftsforstyrrelser**

Jf. jernbaneforskriften § 10-4.

I tilfelle av driftsforstyrrelser er det i Bane NOR og JBF sin felles interesse hurtigst mulig å gjenopprette forutsatt togproduksjon, punktlighet og regularitet. Mulige tiltak for å oppnå dette er prioritering av tog, innstilling av tog og omdirigering av tog.

### **4.8.1 Prinsipper**

God punktlighet og regularitet er viktige forutsetninger for Bane NOR og JBF sitt omdømme og økonomi, og er en avgjørende forutsetning for optimal kapasitetsutnyttelse.

En avgjørende forutsetning for god punktlighet er at avtalte planforutsetninger overholdes, jf. pkt. 4.2.1.1.1. Dette er spesielt viktig i Østlandsområdet og rundt Bergen, Stavanger og Trondheim hvor togproduksjonen er stor og utnyttelsen av kapasiteten i jernbanenetet er høy. Dette skal ivaretas i den operative ruteplanleggingen.

Kritisk forsinkelse i kapasitetsmessig sammenheng vil variere med de forskjellige banestrekninger, og avhenger av en rekke forhold som avstander mellom kryssingsspor, kryssingssporenes lengde, type sikringsanlegg osv., samt kapasitetsutnyttelse og rutetekniske forutsetninger.

Av ovennevnte rutetekniske årsaker er kritisk forsinkelse i Osloområdet fastsatt til forsinkelse som overskrider 3 minutter.

#### **4.8.1.1 Prioriteringsregler ved uregelmessigheter i togtrafikken**

Hensikten med prioriteringsregler er å gi føringer som gir enhetlig agering og dermed forutsigbarhet i avvikshåndteringen.

Togleder skal dog med basis i erfaring og helhetlig vurdering sørge for at trafikken snarest mulig normaliseres (generell avviksreduksjon).

Togleder skal i nødvendig utstrekning sørge for samhandling og korresponderende prioriteringer med øvrige berørte toglederområder. Dette er spesielt viktig for tog som kjøres i transitt gjennom Osloområdet.

Ansvarlige i trafikkområdene skal, i samarbeide med aktuelle JBF, i nødvendig utstrekning utarbeide aksjonskort for enhetlig håndtering av større avvik i trafikken.

Detaljerte prioriteringsregler fastsettes samtidig med den enkelte ruteplan.

## 4.8.2 Retningslinjer ved driftsforstyrrelser

Følgende retningslinjer er gitt til bruk for Bane NORs operative togledelse for hurtigst mulig å gjenopprette forutsatt togproduksjon i tilfelle av driftsforstyrrelser.

### 4.8.2.1 Operative retningslinjer ved forsinkelser

Som utgangspunkt gjelder prinsippet om at tog som er i rute skal holdes i rute.

Hensynet til turneringen av kjøretøy og turneringens betydning for gjennomføring av ruteplanen medfører at dette prinsippet tidvis må fravikes.

De nærmere retningslinjene for fravik har sammenheng med den til enhver tid gjeldende ruteplan og utgis av Bane NOR i umiddelbar forkant av hver ny rutetermin. JBF blir gjort kjent med den planlagte utformingen av disse retningslinjene under sin deltakelse i kapasitetsfordelingsprosessen.

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

Togleder kan fravike operative retningslinjer når dette anses berettiget. Eksempler på slike situasjoner kan være følgende:

- når bruk av retningslinjene kan føre til større fare eller skade, for eksempel fordi tog som etter retningslinjene skal holdes tilbake blir stående på et punkt på linjen hvor det er eksponert for ras
- når bruk av retningslinjene kan føre til ytterligere driftsforstyrrelser, for eksempel hvis tog som etter retningslinjene skal holdes tilbake vil bli stoppet på et punkt på linjen hvor det ikke uten vanskelighet kan starte opp igjen (sterk stigning, glatte skinner, fare for å snø inne mv.)
- når JBF ber om det og fraviket verken kan få konsekvenser for andre JBF eller for planlagte / pågående infrastrukturarbeider

### 4.8.2.3 Særlige tiltak i tilfelle forstyrrelser

Jf. jernbaneforskriften § 10-4.

Det fremgår av jernbaneforskriften § 10-4 at dersom det oppstår forstyrrelser i togtrafikken på grunn av tekniske feil eller ulykker skal Bane NOR treffe alle nødvendige tiltak for å gjenopprette den normale situasjonen, samt i hvilke andre situasjoner Bane NOR kan eller skal foreta tiltak som følge av forstyrrelser, herunder at Bane NOR kan trekke tilbake infrastrukturkapasitet og rekvirere JBF sitt kjøretøy for å gjenopprette den normale situasjonen.

Ved bruk av rekvisisjonsretten godtgjøres netto driftsrelaterte kostnader bare i den utstrekning årsaken til avviket som foranlediget rekvisisjonen ikke ligger hos det JBF som er gjenstand for rekvisisjon eller noen vedkommende svarer for.

Kostnadene for bruk av Bane NORs rekvisisjonsrett belaste den som er årsak til forstyrrelsen i togtrafikken.

## 4.8.3 Forutsette problemer

Jf. jernbaneforskriften § 9-5.

Forutsette problemer i form av redusert infrastrukturkapasitet skal løses ut fra de samme prioriteringskriterier som ved overbelastet infrastruktur, dog slik at arbeidstog som fremføres i den hensikt å bidra til å gjenopprette den innskrenkede infrastrukturkapasiteten har prioritet fremfor andre tog.

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

#### 4.8.4 Uforutsette problemer

Jf. jernbaneforskriften § 9-5.

Ved innskrenket infrastrukturkapasitet gjelder samme prioriteringskriterier som når infrastrukturen er blitt erklært overbelastet, dog slik at arbeidstog som fremføres i den hensikt å bidra til å gjenopprette den innskrenkede infrastrukturkapasiteten, har prioritet fremfor disse.

For strekninger og avvikssituasjoner der Bane NOR har utarbeidet aksjonskort, følges disse med mindre alle involverte parter i fellesskap blir enige om en annen løsning.

Med "innskrenket infrastrukturkapasitet" forstås at det ikke er mulig å gjennomføre den for strekningen forutsatte togproduksjon, for eksempel fordi fjernstyringen på strekningen er falt ut, sporveksler ikke kan benyttes eller kun et spor er farbart på dobbeltsporet strekning.

### 4.9 Fordeling av kapasitet i serviceanlegg

Fordeling av kapasitet i serviceanlegg er beskrevet i kap. 5.3.

## Del 5 - Tjenester

### 5.1 Innledning

Jf. jernbaneforskriften kapittel 4.

I dette kapittelet beskrives hvilke tjenester Bane NOR tilbyr sine kunder. Kapittelet er strukturert på samme måte som oversikten over tjenester i jernbaneforskriften kapittel 4. Disse tjenestene er inndelt i følgende kategorier:

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

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

I tillegg til disse tjenestene leverer Bane NOR en rekke andre tjenester til JBF. I punkt 5.6 er det gitt informasjon om hvilke andre tjenester Bane NOR til enhver tid stiller til disposisjon til JBF. Denne informasjonen utgjør ikke en rettslig bindende forpliktelse for Bane NOR. Det at en tjeneste er benevnt i punkt 5.6 innebærer ikke at JBF har krav på at Bane NOR stiller tjenesten til disposisjon for JBF. Bane NOR bestemmer hvilke andre tjenester som til enhver tid skal tilbys til JBF. For at JBF skal ha rett til å bruke slike andre tjenester må det følge av en særskilt avtale mellom Bane NOR og JBF.

### 5.2 Den minste pakken med tjenester

Jf. jernbaneforskriften § 4-1.

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

Den minste pakken med tjenester omfatter følgende:

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

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

Når det gjelder bruk av strømforsyningsutstyr etter bokstav e) får JBF rett til å benytte dette der slikt finnes ved å inngå AST med Bane NOR. Informasjon om hvilke deler av jernbanenettet som har kontaktledningsanlegg, se kapittel 3.3.2.6.

### 5.2.1 GSM-Rutrustning til kjøretøy

JBF er selv ansvarlige for å framskaffe GSM-R utrustning og påse at dette blir korrekt installert i sitt kjøretøy. GSM-R utrustningen må være i overensstemmelse med retningslinjene som er gitt i [vedlegg 3.3.3.3](#). For lokførers terminal stilles det krav i.h.t. UIC EIRENE om 8W cabradio med utvendig antenne montert og ekstern strømforsyning.

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

### 5.2.2 Bane NORs elektroniske distribusjonssystem

JBF er selv ansvarlige for å knytte seg til Bane NORs distribusjonssystem for kunngjøringer (FIDO) og anskaffe utstyr som er beregnet til å motta kunngjøringene fra Bane NOR (PC eller nettbrett). Tilknytningen skal kunne motta kunngjøringer før avgang fra utgangsstasjon og underveis der det er mulig å motta signaler fra internett eller mobilnett.

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

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

### 5.2.3 Grafiske ruter

Grafiske ruter kan vederlagsfritt lastes ned fra kundeportalen på Bane NORs nettside:

<https://www.banenor.no/kundeportal/ruter-og-sportilgang/grafiske-togruter/>

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

### 5.2.4 Tilgang til tilstandsovervåkingssystemene for rullende materiell

Systemet er tilgjengelig via et WEB-grensesnitt for [FleetONE](#) Ved behov for tilgang, kontakt [oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

## 5.3 Tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse

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

For tilgang til og tjenester i serviceanlegg som ikke drives av Bane NOR, må JBF henvende seg til den som driver serviceanlegget. Tilgang til spor som Bane NOR forvalter frem til andres serviceanlegg er en del av den minste pakken med tjenester, jf. kapittel 5.2.

Network Statement inneholder informasjon om Bane NORs og andres serviceanlegg.

**Tjenester som beskrevet i jernbaneforskriften § 4-2 omfatter følgende:**

### 5.3.1 Tilgang til serviceanlegg

Jf. jernbaneforskriften § 4-2 skal den som driver serviceanlegg gi tilgang, herunder sportilgang, til alle JBF på ikke-diskriminerende vilkår, til følgende anlegg og tjenester som ytes i disse:

### 5.3.1.1 Stasjoner for passasjerer

Tjenesten gir JBFs passasjerer tilgang til publikumsarealer i stasjonsbygninger og andre anlegg. Publikumsarealer omfatter blant annet plattformtak og leskur til alminnelig bruk for de reisende, oppholdsrom, vrilehaller, venterom og toaletter, samt adkomst til servicebygg, plattformer og parkeringsplasser. Personperronger for av- og påstigning er en del av jernbaneinfrastrukturen etter jernbaneforskriften § 4-1 c) og er omfattet av den minste pakken med tjenester, også når personperrong ligger i tilslutning til eller er tilknyttet en stasjon med passasjerer. Det samme gjelder adkomstveier for passasjerer, herunder adkomst for gående passasjerer ved adkomst og avreise, samt sikkerhets- og teknisk utstyr på stasjoner som er knyttet til betjening av jernbaneinfrastrukturen.

Stasjonstjenester omfatter alle tjenester/elementer forbundet med/henførbare til driften og vedlikeholdet av stasjonen, så som utvendig og innvendig renhold, korrektivt og forebyggende utvendig og innvendig vedlikehold, utvendig og innvendig belysning, annen elektro (herunder plattformvarme), drift og vedlikehold av tekniske anlegg (for eksempel heis, ventilasjonsanlegg, oppvarming, alarmsystemer), vaktmestertjenester, egne og innkjøpte vaktholdtjenester, brøyting og strøing av plattformer og tilkomstarealer, vedlikehold av grøntanlegg og parkeringsplasser etc.

Stasjonstjenester omfatter også formidling av reiseinformasjon og egnede arealer for billettsalg. Oppramsingen er ikke uttømmende. Stasjonstjenestenes innhold vil variere fra stasjon til stasjon avhengig av standard, størrelse mv. Fasilitetene på hver enkelt stasjon er beskrevet i vedlegg [3.6.1.2 Stasjoner](#).

Bane NOR definerer standard mv. på stasjonene i samsvar med reguleringene i [AST punkt 9.1.5](#). Togselskapene kan ikke reservere seg mot enkelte av tjenestelementene/noen av fasilitetene som tilbys/leveres på den enkelte stasjon.

### 5.3.1.2 Godsterminaler

Tjenesten består i trafikkstyring (styring av tog-/lokomotiv-/vognbevegelser, samt lastebiler inne på terminalen); utstedelse av lisens til operatører for å utføre servicetjenester på terminalen; IKT-løsninger (herunder TOS); feiing og rydding samt øvrig renhold av terminalområdet; vedlikehold av spor, kontaktledning, signalanlegg og annet teknisk utstyr; aksess-/gatekontroll og annet vakthold; utvendig belysning og annen elektro (herunder sporvekselvarme); snøbrøyting/strøing (brøyting av spor, brøyting og strøing av lastegater og areal til lagring av lastbærere).

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

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

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

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

Opplysninger om hvilke leverandører som er på terminalene er beskrevet i <https://www.banenor.no/kundeportal/jernbanen-i-norge/infrastruktur/godsterminaler/>



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

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

- Avtale om sportilgang har som vilkår at data skal utveksles med Bane NORs terminaloperasjon system (TOS)
- Jernbaneforetak som gjør bruk av tjenester på Bane NORs intermodale godsterminaler må ha avtale med terminaloperatør som innehar gyldig tilgangsavtale med Bane NOR. Informasjon om prosess for å bli godkjent terminaloperatør finnes her: <https://www.banenor.no/kundeportal/bli-jernbaneforetak-eller-terminaloperator/terminaloperator/>
- Terminaloperatør er forpliktet gjennom tilgangsavtale å dekke kostnader som er forbundet med bruk av terminalområder. Eksempel på slike kostnader er: snørydding, vedlikehold av lastegater, energi(strøm), driftskostnader i forbindelse med IKT systemer herunder terminaloperasjon system(TOS) og gate operasjon system(GOS)
- Terminaloperatør er forpliktet gjennom tilgangsavtale å bruke Bane NORs TOS og GOS på Bane NORs godsterminaler
- Øvrige bestemmelser finnes i terminalhåndboken som finnes her <https://orv.banenor.no/terminalhandboken/doku.php>

Tilgangsvilkår for skifteanlegg på Sundland og Alnabru er del av godsterminal. Sundland skifteområde er tilknyttet Holmen og Nybyen godsterminal. Alnabru er tilknyttet Alnabru godsterminal.

Tilgangsvilkår til disse skifteområdene er:

- Tildelt ruteleie gjennom ruteplanprosess
- Jernbaneforetak som benytterskifteanlegg blir belastet terminalavgift ( linke til pris terminalavgift)

Tilgangsvilkår Vatnestrøm godsterminal( privat)

<https://www.iveland.kommune.no/naeringsareal.294732.no.html>

Eierskap til havneterminaler med jernbaneforbindelse er opplyst for den enkelte havn.

For ytterligere informasjon om godsterminalene og hvilke tjenester som ytes ved disse – se kapittel 3.6.2. samt [vedlegg 3.6.2.1.](#)

### 5.3.1.3 Skiftestasjoner og skifteanlegg

JBF får rett til å benytte Bane NORs skifteområder ved å inngå AST med Bane NOR. Dette omfatter også tilgang til skifteområdet.

Sikkerhets- og teknisk utstyr på skiftestasjoner og skifteanlegg er en del av jernbaneinfrastrukturen etter kapittel 5.2 og omfattes av den minste pakken med tjenester.

For nærmere informasjon om skifteområdet – se [vedlegg 3.6.3.2.](#)

### 5.3.1.4 Hensettingsspor

JBF får tilgang til hensettingsspor og hensettingsområder ved å inngå AST med Bane NOR. Behovet for hensetting fastsettes gjennom den årlige kapasitetsfordelingsprosessen.

Tjenesten omfatter «parkering» av så vel person- som godstog. Hensetting av godstogmateriell prises foreløpig ikke. Bane NOR vil i dialog med jernbaneforetakene finne praktiske løsninger. Hensetting (dvs parkering) av persontog blir priset til selvkost inklusive en rimelig fortjeneste.

Kjørestrøm skal ikke benyttes ved hensetting, med mindre hensettingsområdet ikke har togvarmepost tilpasset materialet.

For nærmere informasjon om lokalisering av og eierskap til hensettingsspor, kontakt [oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)  
Informasjon om hensettingsspor – se [vedlegg 3.6.3.2](#).

#### 5.3.1.4.1 Bruk av sidespor for lagring av kjøretøy

##### 5.3.1.4.1.1 Korttidslagring

JBF som har behov for spor til lagring av kjøretøy som benyttes i JBFs daglige og regelmessige drift skal melde inn dette behovet i kapasitetsfordelingsprosessen, jf. kapittel 4.

##### 5.3.1.4.1.2 Langtidslagring

JBF som har behov for sporplass til langtidslagring av kjøretøy skal ta behovet opp med OSS, [oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

En forespørsel bør ledsages av følgende opplysninger:

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

#### 5.3.1.5 Vedlikeholdsanlegg

##### 5.3.1.5.1 Driftsbanegårder

En driftsbanegård er det sporområdet som utgjør et vedlikeholdsanlegg, samt innretninger, anlegg, funksjoner og tjenester, herunder ramper og plattformer, som er å anse som en del av vedlikeholdsanlegget og som har direkte sammenheng med drift av anlegget.

JBF gis rett til å benytte spor frem til driftsbanegårder ved å inngå AST med Bane NOR. JBF har etter søknad til Bane NOR rett til å bruke Bane NORs driftsbanegårder og eventuelle tjenester Bane NOR yter der.

For nærmere informasjon om driftsbanegårder, se vedlegg [3.6.3.2](#).

##### 5.3.1.5.2 Verksteder

Verkstedene i Norge, som forestår reparasjoner på kjøretøy, eies pr. 2019 av Bane NOR. En oversikt over samtlige verksted finnes i vedlegg [5.3.1.5.2](#)

Vedlikeholdsoperatør er ansvarlig for operativ plan og produksjon på verkstedene som er listet opp nedenfor. For informasjon om verkstedene, produksjonsutstyr, tjenestene samt kontaktinformasjon, se [vedlegg 5.3.1.5.2](#)

De syv største verkstedene/bygg som administreres av Bane NOR Eiendom er:

##### 5.3.1.5.2.1 Bergen

Verkstedet i [Bergen](#) ligger i stasjonsområdet og utfører vedlikehold, reparasjoner og modifikasjoner på motorvogn Type 69 samt klargjøring, lettere vedlikehold og inspeksjoner på langdistansetog. I sommersesongen utføres planlagt vedlikehold på materiell som trafikkerer Flåmsbana. Mer informasjon om verkstedet i Bergen finnes i vedlegg [3.6.3.2](#).

#### 5.3.1.5.2.2 Grorud

Verkstedet på [Grorud](#), Oslo vedlikeholder og reparerer elektriske lokomotiver, diesellokomotiver/skiftelokomotiver.

Mer informasjon om verkstedet på Grorud finnes i vedlegg 3.6.3.2.

#### 5.3.1.5.2.3 Kvaleberg

Verkstedet [Kvaleberg](#) i Stavanger utfører alt planlagt og korrektivt vedlikehold på type 72. Herunder: boggibytte, hjulbytte og annet tyngre vedlikehold. Det utføres også lettere servicevedlikehold på type 7 vogner, sovevogner ved behov.

Mer informasjon om verkstedet på Kvaleberg finnes i vedlegg 3.6.3.2.

#### 5.3.1.5.2.4 Lodalen

Verkstedet i [Lodalen](#), Oslo utfører driftspausebasert vedlikehold, reparasjoner av lok el-18, motorvogner type 73/73B, flytoget type 69G og 71, personvogner. I tillegg kan verkstedet vaske, tine, dreie og løfte enkeltvogner, lokomotiv og 71/73.

Mer informasjon om verkstedet i Lodalen finnes i vedlegg 3.6.3.2.

#### 5.3.1.5.2.5 Marienborg

Verkstedet på [Marienborg](#) ligger ca. 2 km sør for Trondheim Sentralstasjon. Driftsbanegården ligger i tilknytning til stasjonen. Det utføres driftspausebasert vedlikehold og reparasjoner for dieselmotorvogner Type 92 og Type 93, diesellok Di 4, personvogner tilhørende Nordlandsbanen samt komponentproduksjon.

Mer informasjon om verkstedet på Marienborg finnes i vedlegg 3.6.3.2.

#### 5.3.1.5.2.6 Skien

Verkstedet i [Skien](#) ligger ved jernbanestasjonen. Vedlikeholdshallen og driftsbanegården har togvaskemaskin, løftebukker, traverskran, toalettømmeanlegg samt tine- og spyle muligheter.

Mer informasjon om verkstedet i Skien finnes i vedlegg 3.6.3.2.

#### 5.3.1.5.2.7 Sundland

Verkstedet på [Sundland](#) i Drammen har vedlikeholdshaller med løftebukker, traverskraner, vognvaskemaskin, toalettømmeanlegg og utfører hjuldreining, tining, utvendig vask og veiing av materiell.

Mer informasjon om verkstedet på Sundland finnes i vedlegg 3.6.3.2.

### 5.3.1.6 Andre tekniske anlegg, herunder rengjørings- og vaskeanlegg

Vedlegg med oversikt over tjenester i andre tekniske anlegg, herunder rengjørings- og vaskeanlegg – se vedlegg [3.6.5](#).

### 5.3.1.7 Havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet

Oversikt over havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet, se [vedlegg 3.6.2.3 Havneterminaler](#).

Bane NOR tilbyr ingen egne havnetjenester.

### 5.3.1.8 Avlastningstjenester

Vilkår for bruk av avlastningsanlegg for beredskapsterminal:

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

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

c) Bruker av terminalen skal dekke Bane NORs kostander for drift og vedlikehold av beredskapsterminal om ikke annet er avtalt. Kostnader som er aktuelle å fakturere er variable, og skal dekke drift og vedlikehold som følge av bruk (herunder snøbrøyting, asfaltering/grusing og reparasjon av skader).

#### 5.3.1.9 Påfyllingsanlegg for drivstoff

JBF får rett til å benytte jernbaneinfrastruktur frem til påfyllingsanlegg for drivstoff der slikt finnes, ved å inngå AST med Bane NOR. JBF har etter søknad rett til forsyning av drivstoff i slike anlegg som forvaltes av Bane NOR og som er i drift.

En oversikt over påfyllingsanlegg for drivstoff er gitt i vedlegg [3.6.5](#).

For bruk av anlegg eiet av Bane NOR, kontakt OSS, [oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

### 5.3.2 Levering av tjenester i serviceanlegg

#### 5.3.2.1 Skiftetjenester

Bane NOR tilbyr for tiden ikke skifting. Hvis behov, kan Bane NOR formidle kontakt med virksomhet som kan foreta skifting. Kontaktpunkt: [oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

#### 5.3.2.2 Andre tjenester på serviceanlegg

Bane NOR kan ved anmodning vurdere å tilby andre tjenester på serviceanlegg.

## 5.4 Tilleggstjenester

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

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

**Tilleggstjenester som Bane NOR tilbyr omfatter følgende:**

#### 5.4.1 Kjørestrom (elektrisk energi til togdrift)

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

Bane NOR sørger for energiforsyning til togdrift, inkludert kjøp av energi til togdrift og salg av denne energien videre til JBF. Elektrisk energi tilbys alle JBF som ber om det. Bane NOR leverer omformet, elektrisk energi til togframføring gjennom sin enhet Energi.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) har gitt Bane NOR konsesjon for omsetning av elektrisk energi til det nasjonale norske jernbanenettet.

Beregning av elektrisk energiforbruk ved togdrift kan gjennomføres enten ved hjelp av energimålere i traksjonsenhetene, eller ved hjelp av innrapporterte fremførte bruttotonnkilometer og nøkkeltall for omregning av bruttotonnkilometer til energiforbruk. Nøkkeltallene varierer med flere faktorer, herunder type traksjonsmateriell, strekning og trafikkmønstre.

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

Gjeldende versjon av " Bane NORs standardvilkår for avregning av 16 2/3 Hz energi er tilgjengelig via kundeportalen til Bane NOR: <http://www.banenor.no/kundeportal/jernbanen-i-norge/tjenester-og-priser/tilleggstjenester/strom-til-togframforing/> eller direkte på [https://trv.jbv.no/energiavregning/Bane\\_NORs\\_standardvilk%C3%A5r\\_for\\_avregning\\_av\\_16\\_2/3\\_Hz\\_energi](https://trv.jbv.no/energiavregning/Bane_NORs_standardvilk%C3%A5r_for_avregning_av_16_2/3_Hz_energi)

## 5.4.2 Tjenester for tog

### 5.4.2.1 Forvarming av passasjertog

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

Bane NOR tilbyr JBF tilgang til varmeposter for forvarming av tog. Informasjon om togvarmeposter og togvarmeanlegg vil fremgå av egne tabeller for respektive stasjoner, jf. [vedlegg 3.6.1.2](#).

Følgende tilkoblingstyper benyttes:

- For 1000 V-system: Kontakttype i.h.t. UIC 552
- For 400 V-system: Kobling i.h.t. UIC 554-1 plate IV, kontakttype 463-6 med pilotkontakt
- 1x230V
- 3x230V

Behov for varmeposter meldes inn i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen – se kapittel 4.2.1.1.2. Ved behov for etablering av nye varmeposter kontakt OSS.

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

### 5.4.2.2 Vannfylling på tog

#### 5.4.2.2.1 Vannfylling på tog (drikke- og vaskevann for passasjerene)

For oversikt over stasjoner og driftsbanegårder med mulighet for vannfylling – jf. [vedlegg 3.6.5](#).

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

#### 5.4.2.2.2 Vannfylling på tog (store mengder på kort tid)

For oversikt over stasjoner med mulighet for hurtig fylling av store mengder vann – jf. [vedlegg 3.6.5](#) og [3.6.1.2](#).

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

### 5.4.2.3 Håndtering av avfall fra toaletter

For nærmere informasjon om håndtering av avfall fra toaletter – se [vedlegg 3.6.5](#).

## 5.4.3 Tjenester i forbindelse med spesialtransporter og farlig gods

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

### 5.4.3.1 Tjenester i forbindelse med spesialtransporter

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

**Kontaktpunkt:** Bane NORs spesialtransportfunksjon, [spesialtransporter@banenor.no](mailto:spesialtransporter@banenor.no)

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

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

ADR/RID-regelverket gir nærmere retningslinjer for transport av farlig gods, og er tilgjengelig på:  
<https://www.dsb.no/lover/farlige-stoffer/>

For mer informasjon om RID, se OTIF: [www.otif.org](http://www.otif.org)

#### 5.4.4 Andre tilleggstjenester

### 5.5 Ekstratjenester

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

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

**Ekstratjenester som opplistet i jernbaneforskriften § 4-5, omfatter følgende:**

#### 5.5.1 Adgang til telekommunikasjonsnett

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

Bane NOR tilbyr ikke adgang til andre telekommunikasjonsnett enn de som benyttes i forbindelse med fremføring av tog, jf. punkt 5.2.

#### 5.5.2 Fremskaffelse av tilleggsopplysninger

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

JBF som har behov for informasjon utover den som følger av Network Statement og andre tilgjengelige kilder, kontakt OSS: [oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

#### 5.5.3 Teknisk kontroll av rullende materiell

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

Bane NOR tilbyr normalt ikke teknisk kontroll av rullende materiell, men kan unntaksvis gjøre det, for eksempel når trafikk skal igangsettes etter hendelse eller lignende ved gjenopptakelse av trafikk. Hvis behov, ta kontakt med [oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

#### 5.5.4 Billettsalg på stasjoner for passasjerer

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

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

#### 5.5.5 Omfattende vedlikeholdstjenester

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

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

### 5.5.6 Andre ekstratjenester

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

#### 5.5.6.1 Redningstog

Det er stasjonert et togsett i Lodalen (ved Oslo S) for inntransport av redningsmannskaper til skadested og evakuering av skadde og uskadde togpassasjerer ut til samlingssted i forbindelse med brann, havari mv. Toget vil betjene det sentrale østlandsområdet.

Beredskap på høyfjellstrekningen på Bergensbanen består av redningstog.

Avtaler:

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

I tillegg er det stasjonert en beredskapsvogn i Mo i Rana. Den tilhører Berging og Beredskap men driftes av Bane NOR personell i Mo i Rana.

Bruk av redningstoget besluttes av redningsetaten i samarbeid med togleder og iverksettes av Bane NORs operative togledelse.

#### 5.5.6.2 Berging av havarert togmateriell

Bane NOR har etablert bergingstjeneste på strekninger Bane NOR forvalter som skal benyttes ved havari/uhell på materiell som medfører at kjøreveien blir sperret.

Bane NOR har en avtale med kvalifisert bergingsvirksomhet og bærer kostnaden for beredskapen. Togleder har myndighet til å rekvirere bergingsselskapet. Ved bergingsoppdrag vil den som forårsaker skaden eller utløser oppdraget, få regning i form av et regresskrav fra Bane NOR i hvert enkelt tilfelle.

JBF bes om at nødvendig teknisk informasjon for berging av materiell, for eksempel beskrivelse av løftepunkter, bremsesystemer og elektrisk anlegg mm, blir videreformidlet til det selskap som innehar kontrakt med JBF om bergingstjenester.

Dersom det ønskes nærmere opplysninger om bergingstjenester, kontakt Bane NOR: [oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

#### 5.5.6.3 Brannvisitasjonstog

Bane NOR kan påta seg å kjøre brannvisitasjonstog etter tog som representerer antennelsesrisiko utover det normale. Bestilling av brannvisitasjonstog foretas samtidig med søknad om infrastrukturkapasitet og til samme adresse – jf. kapittel 4 pkt. 4.2.1.1.2.

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

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

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

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

Vannvogn er bestilt og under bygging for beredskap på Dunderland.

#### 5.5.6.5 Snøryddingslokomotiv

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

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

#### 5.5.6.6 Assistanselokomotiv

Vy har stasjonert diesellokomotiv Di8 på Ål stasjon og i Bergen på Bergensbanen for assistanse ved maskinhavari, utfall av kjørestrøm mv.

#### 5.5.6.7 Opplæringstjenester

[Norsk fagskole for lokomotivførerutdanning](#) er etablert på Grorud samlokalisert med Norsk jernbaneskole.

Skolen er en offentlig statlig godkjent fagskole som utdanner lokomotivførere til hele landet. Den er en del av Jernbanedirektoratet.

Kontakt for ytterligere informasjon:

#### Norsk fagskole for lokomotivførere

Østre Aker vei 256 (Jernkroken)

0976 OSLO

Sentralbord: 990 99 949

E-post skolen: [post@lokforerskolen.no](mailto:post@lokforerskolen.no)

Hjemmeside: <https://lokforerskolen.no/>

[Norsk jernbaneskole](#) er etablert på Grorud med moderne undervisningsfasiliteter samt en rekke tekniske øvingsanlegg. Skolen leverer opplæringstjenester til hele jernbanesektoren:

- Norsk jernbaneskole forestår grunnutdanningen av togekspeditører (trafikkstyrere) og grunn- og etterutdanning av togledere i Bane NOR.
- Læretiden for offentlige, jernbanefaglige lærefag koordineres fra et eget opplæringskontor. Opplæringskontoret er uavhengig av Norsk jernbaneskole, men leier kontorplass i skolens lokaler. Dette gjelder fag som banemontør, signalmontør, elektriker, energimontør mv. Grunnutdanningen (VG 1 og VG 2) tilbys i det offentlige skoleverket (på videregående skoler). Den praktiske læretiden skjer i private virksomheter, mens praktisk-teoretisk opplæring knyttet til læretiden gjennomføres ved Norsk jernbaneskole. Tilleggsutdanning som kontaktledningsmontør tilbys også.
- Skolen leverer grunnleggende utdanningsmoduler og opplæring i trafiksikkerhet innen alle jernbanefag
- Skolen tilbyr 3 måneders opplæringsprogram innen signalfag for ingeniører med bachelor- og mastergrad. Skolen samarbeider med Järnvägsolan i Sverige og andre aktører når det gjelder jernbanefaglig etter- og videreutdanning.
- Skolen tilbyr introduksjonskurs for administrativt ansatte innen jernbane, en grunnleggende introduksjon til hvordan jernbanen i Norge fungerer og hvilke aktører som finnes.



- Norsk jernbaneskole tilbyr opplæring av "Hovedsikkerhetsvakt". Funksjonen "Hovedsikkerhetsvakt" er beskrevet nærmere i vedlegg 1.3.
- Skolen tilbyr for øvrig en rekke korte etter-utdanningskurs for de ulike faggruppene i jernbanesektoren innen elektrofag, herunder signalfag, høyspenning, lavspenning, banefag og toglederopplæring. I tillegg tilbys tverrfaglige og sikkerhetsrelaterte kurs.

Kontakt for ytterligere informasjon:

**Norsk jernbaneskole**

Østre Aker vei 256 (Jernkroken)  
0976 OSLO

Sentralbord: 224 57 890

E-post skolen: [post@njskole.no](mailto:post@njskole.no)

Hjemmeside: [www.jernbaneskolen.no](http://www.jernbaneskolen.no)

**5.5.6.8 Transport av gods til veiløse plasser**

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

For mer informasjon om transportene, kontakt [oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

**5.5.6.9 Utleie av lokaler, bygninger og arealer**

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

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

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

**5.5.6.10 Bagasjetraller på stasjoner**

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

**5.5.6.11 Bibliotek tjenester**

Bane NOR har sitt eget fagbibliotek med jernbanerelatert litteratur. JBF kan få tilgang på relevante tjenester gjennom avtaler. Det er mulig å oppsøke Biblioteket i Oslo i vanlig kontortid.

Besøksadresse: Bane NOR, Schweigaards gate 33, Oslo

**Kontaktpunkt:** E-post: [bibliotek@banenor.no](mailto:bibliotek@banenor.no)

**5.5.6.12 Utleie av kjøretøy**

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

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

## Del 6 - Priser

### 6.1 Prisprinsipper

Jf. jernbaneforskriften kapittel 6. Jernbaneforskriften bygger på EU-direktiv 2012/34, men hverken direktivet eller tilhørende forordning EU/2015/909 om hvordan direkte kostnader skal beregnes, er inntatt i EØS-avtalen pr. 01.09.2019.

**Prisprinsippene for den minste pakken med tjenester kan oppsummeres på følgende måte:**

- a) Prisene fastsettes til den kostnad som oppstår som en direkte følge av den enkelte togtjenesten; jf. jernbaneforskriften § 6-2 (3). Bane NOR har, som flere andre infrastrukturforvaltere i Europa, benyttet marginalkostnader basert på økonometrisk beregning i tråd med nevnte forordning.
- b) Prisene kan gjenspeile kapasitetsmangelen i en identifiserbar del av jernbanenettet i perioder med overbelastning – jf. jernbaneforskriften § 6-2 (4)
- c) Det kan tas hensyn til miljøkostnader som følger av den enkelte togtjenesten, herunder også støy – jf. jernbaneforskriften § 6-2 (5)

Det finnes noen unntak fra de generelle bestemmelsene:

- d) Full dekning av IFs kostnader kan aksepteres hvis markedet tåler dette, og at det er forenlig med prinsipper om effektivitet, innsyn og likebehandling – jf. jernbaneforskriften § 6-3.
- e) For særskilte investeringsprosjekter kan det tas hensyn til den langsiktige kostnaden ved slike prosjekter. Det kan også tas hensyn til deling av risiko knyttet til nye investeringer – jf. jernbaneforskriften § 6-2 (7)
- f) Rabatter knyttet enten for stimulans av nye tjenester eller oppmuntring til trafikk på underutnyttede banestrekninger – jf. jernbaneforskriften § 6-4

Bane NOR fastsetter med hjemmel i jernbaneforskriftens § 6-2 (1) alle ovenstående priselementer. Ut fra jernbaneforskriften § 6-2 (2) vil det være mulig å skille mellom ulike markeder. Men innenfor det enkelte marked må det praktiseres likebehandling for like tjenester. Videre kan det innføres rabattordninger etter jernbaneforskriften § 6-4, men disse kan bare gjelde priser som innkreves for en bestemt del av infrastrukturen.

I tråd med EU-forordning 2015/909 Artikkel 6 har Bane NOR valgt en økonometrisk metode for å beregne de direkte enhetskostnadene / marginalkostnadene knyttet til levering av den minste pakken av tjenester og tilgang til serviceanlegg. For nærmere informasjon vises det til [Bane NORs implementeringsplan](#) som ble sendt Statens jernbanetilsyn 14. juli 2017.

Ordninger for bedring av ytelse er implementert fra og med 1. januar 2017 og revidert 1. januar 2018, se punkt 6.5. Se også vedlegg 4 til AST.

**Prisprinsippene for servicetjenester kan oppsummeres på følgende måte:**

Dersom tjenestene er undergitt prisregulering i samsvar med bestemmelsene i jernbaneforskriften § 6-9 (2) eller (3), kan disse maksimalt prises til kostnaden ved å yte den spesifikke tjenesten med tillegg av en rimelig fortjeneste. Se nærmere omtale i avsnitt 6.1.3.

#### **Reservasjonsavgift:**

Bane NOR har etablert reservasjonsavgift for kapasitet som er tildelt, se punkt 6.4.2.

### **6.1.1 Den minste pakken med tjenester**

Jf. jernbaneforskriften §§ 6-2 – 6-5.

Den minste pakken med tjenester omfatter de tjenestene som er listet opp i kapittel 5.2. De vil bli priset ut fra punktene a), b) og d) ovenfor. Bane NOR vurderer ut fra NOI TSI både en incitamentordning og bruk av prising for rask overgang til støysvake komposittbremses. Forslag til ordning vil bli sendt på høring før gjennomføring.

### **6.1.2 Tilgang til serviceanlegg**

Jf. jernbaneforskriften §§ 6-2 og 6-9 (2).

Tilgang fra/til Bane NORs hovedspor til/fra serviceanlegg som beskrevet i Network Statement kapittel 5.3 er marginalkostnadspriset fra Bane NORs side på samme måte som den minste pakken med tjenester, jf. kapittel 6.1.1. Dette gjelder uavhengig av hvem som eier serviceanlegget.

Det vises også til [Bane NORs tjenestekatalog](#) som ble utarbeidet for Samferdselsdepartementet i forbindelse med jernbanereformen.

### **6.1.3 Tjenester i serviceanlegg**

Jf. jernbaneforskriften § 6-9 (2).

Bane NOR fastsetter priser for bruk av tjenester i Bane NORs serviceanlegg som beskrevet i kapittel 5.3, og disse kan maksimalt prises til den kostnaden som kreves for å yte dem (her også kalt produksjonskostnad) inklusiv en rimelig fortjeneste. Produksjonskostnaden inkluderer alle faktiske direkte og indirekte kostnader med å frambringe tjenesten, samt kapitalkostnader henførbart til å tilby tjenesten. Alle varekjøp, personal-, produksjons- og kapitalkostnader som enten direkte eller indirekte kan tilordnes produksjonen av tjenesten inngår i beregningen.

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

Med «rimelig fortjeneste» legges til grunn den definisjon som fremgår av jernbaneforskriften § 1-3 litra h). Prisingen skal stå i forhold til det faktiske bruksomfang av tjenesten.

Grunnlaget for prisene for stasjoner og hensettingsanlegg er beskrevet i en egen dokumentasjonsrapport; [Tjenestekatalogen](#).

### **6.1.4 Tilleggstjenester**

Jf. jernbaneforskriften § 6-9 (3).

Bane NOR fastsetter priser for bruk av tilleggstjenester. I den grad disse tjenestene bare tilbys av Bane NOR, kan disse maksimalt prises til den kostnaden som kreves for å yte tjenesten inklusiv en rimelig fortjeneste, tilsvarende punkt 6.1.3.

### 6.1.5 Ekstratjenester

Jf. jernbaneforskriften § 6-9 (3)

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

### 6.1.6 Andre tjenester

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

## 6.2 Prissystem

Jf. jernbaneforskriften kapittel 6.

### 6.2.1 Den minste pakken med tjenester

Jf. jernbaneforskriften kapittel 6 (§§ 6-1 til 6-5), direktiv 2012/34/EU og gjennomføringsforordning 2015/909/EU.

Prisene består av flere komponenter, hvor tre er knyttet til bruk av infrastrukturen og en er knyttet til bruk av kapasitet på overbelastet del av jernbanenettet. Sporprisen (pris for bruk av infrastrukturen) er også spesifisert på henholdsvis person- og godstrafikk og banestrekninger, samt ulike markedsområder innenfor disse.

Avgiften gir JBF rett til den minste pakken med tjenester slik denne er definert i AST punkt 9.1.1.

#### 6.2.1.1 Sporprisen

##### 6.2.1.1.1 Grunnprisen

Prisene for tilgang til minstepakken med tjenester (jf. jernbaneforskriften §§ 4-1 og 6-2) og tilgang til serviceanlegg skal fastsettes til kostnaden som oppstår «som en direkte følge av den enkelte togtjenesten». Basert på EU-forordning 2015/909 har Bane NOR lagt til grunn at begrepet «direkte følge» kan erstattes av et *marginal-kostnadsprinsipp* ut fra en økonometrisk analyse. Videre benytter forskriften et «skal-begrep» (§ 6-2 (3)), og dette forstås som en *minimumsbetaling*, dersom unntakene i forskriften ikke kommer til anvendelse.

Bane NOR har gjennomført en økonometrisk analyse basert på kostnader knyttet til korrektivt (feilretting) og forebyggende vedlikehold av infrastrukturen og trafikkbelastning målt i brutto tonnkilometer. Dette er i tråd med EU-forordning 2015/909. Både kostnader og trafikkbelastning er målt pr. banenummer for årene 2014-2016. I den økonometriske modellen er det tatt hensyn til at banene har ulik teknisk utforming i form av antall sporveksler, tunneler, hastigheter mv. Modellen er på logaritmisk form og opererer med to produkter/tjenester, persontogtrafikk og godstogtrafikk<sup>3</sup>. Estimeringen av kostnadselastisitetene og derigjennom marginalkostnadene er gjennomført med minste kvadraters metode; ofte forkortet som OLS i litteraturen. Denne metoden ble valgt siden den ga best samsvar mellom estimerte og faktiske kostnader.

---

<sup>3</sup> Modell III b omtalt i implementeringsplanen.

Beregningene er dokumentert i [Bane NORs implementeringsplan](#) av 14.07.2017. Denne planen danner grunnlaget for de prissatser som er spesifisert i avsnitt 6.3.1.

### Banestrekninger – baneinndeling

Marginalkostnadene er ikke en konstant størrelse over hele nettet. Marginalkostnadsberegningene bekrefter dette. Nedenstående tabell viser den inndeling i strekninger som foreslås og som kan kombineres med ovenstående markedsdifferensiering.

#### Inndeling av banene i Norge

Banestrekning	Definisjon
Oslo lokal	Drammen - Asker - Lysaker – Oslo S – Etterstad – Gardermoen – Eidsvoll Lysaker – Asker; Oslo S – Grefsen; Oslo S – Lillestrøm - Eidsvoll; Oslo S – Ski – Rakkestad
Ofotbanen	Narvik – Riksgrensen
Øvrige strekninger	Eidsvoll – Hamar – Lillehammer Ski – Fredrikstad – Sarpsborg – Halden – Kornsjø (Vestre linje) Drammen – Tønsberg – Skien Drammen – Hokksund – Kongsberg – Kristiansand – Stavanger Skien – Hjuksebø – Notodden Nelaug – Arendal Hokksund/Roa – Hønefoss – Bergen Myrdal – Flåm Grefsen – Roa – Gjøvik Lillehammer – Dombås – Trondheim Lillestrøm – Kongsvinger – Riksgrensen Trondheim – Hell – Riksgrensen/Bodø Kongsvinger – Elverum Hamar – Elverum – Røros – Støren Dombås – Åndalsnes

#### 6.2.1.1.2 Kapasitetsprisen

Jernbaneforskriften § 6-2 (4) gir grunnlag for et tillegg i prisen slik at den gjenspeiler kapasitetsmangelen i en identifiserbar del av jernbanenettet. For at en kapasitetspris skal ha reell effekt, må banestrekningen trafikkeres av flere togselskap/-konserner. Der kun ett togselskap/-konserner opererer, må dette uansett prioritere hvilke tog som det vil kjøre og ikke. Kapasitetskostnaden deres er da allerede internalisert i togselskapets/-konsernets egen bedriftsøkonomi. Med flere togselskap/-konserner på samme strekning er eventuell kapasitetskostnad ikke internalisert. Formålet med en kapasitetspris er å internalisere kapasitetskostnaden i togselskapenes/-konsernerenes egen bedriftsøkonomi. På denne måten får man samsvar mellom samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk riktig fordeling av kapasiteten. Kapasitetsprisen har sitt motsvar i kjøprising på veier.

Tillegget er et signal om at transport av større verdi vil bli gitt prioritet over transport av mindre verdi i konflikter hvor prioriteringskriteriene ikke nødvendigvis gir samme resultat. Prisen er ikke basert på kapasitetskostnader (trengselskostnader) et JBF påfører de andre i det aktuelle geografiske området. Prisen er bestemt utfra en faglig vurdering, der den ikke skal være til hindring for at persontogselskapene vil kjøre i rushtiden, men at den samtidig skal stimulere godstrafikken til å velge andre tidspunkter enn rushtiden.

Det er kun i Osloområdet hvor kapasitetsmangelen bør medføre en kapasitetspris. Oslotunnelen er meldt overbelastet i definerte rushperioder. Prisen gjelder alle søkere og alle typer tog; herunder også tomtog i posisjoneringskjøring.

Kapasitetsprisen vil faktureres de tog som i henhold til ruteplanen ankommer Oslo S i morgenrushet og de tog som har avgang fra Oslo S i ettermiddagsrushet. For dagene mandag til og med fredag vil rushtid defineres som:

- Morgenrush: kl. 07:00 – 09:00
- Ettermiddagsrush: kl. 15:00 – 17:00

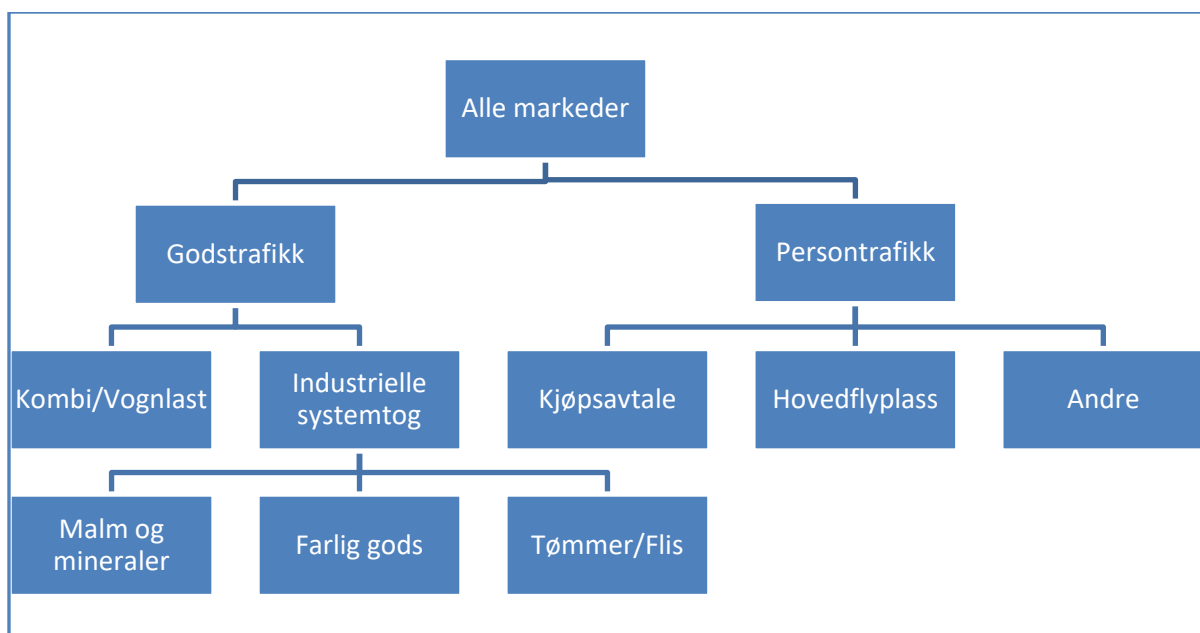
#### 6.2.1.1.3 Miljøtillegg

Videre kan avgiften ta hensyn til de miljøkostnadene – herunder støy – som togtrafikken genererer for tredje person. Bane NOR har ikke funnet gode løsninger for fastsettelse av avgift vedrørende miljøkostnader, men avgiftslegging av støy som følge av gammel bremseteknologi vil bli vurdert nærmere. I denne sammenheng vil det også bli vurdert positive incitament.

#### 6.2.1.1.4 Full kostnadsdekning

Det fastsettes påslag for å oppnå full kostnadsdekning i henhold til jernbaneforskriftens § 6-3 i de markeder som tåler det. Med full kostnadsdekning forstås dekning av både faste og variable (indirekte og direkte) drifts- og vedlikeholdskostnader. Prisene kan ikke få større påslag slik at et eller flere markedssegmenter «faller fra». Bane NOR har analysert hvilke markedssegmenter dette er relevant for. Forskriften gir nærmere regler for hvordan markedssegmentene kan deles opp. Bane NOR har vurdert de markedsområder som er aktuelle i en norsk sammenheng ut fra observasjoner av hvilke varer / varegrupper som fraktes på godstog, samt hvilke reisemål de reisende har. Områdene tar utgangspunkt i et skille mellom gods- og persontrafikk.

Nedenstående figur viser de vurderte områdene.



For dokumentasjonen vises det til nevnte [implementeringsplan](#) og [egen rapport om påslagene](#). Dette arbeidet er verifisert av [Oslo Economics i deres rapport av 25.6.2018](#). Markedssegmenteringen skal revideres minst hvert femte år.

### Innen godstrafikk

I en norsk sammenheng er industrielle systemtog skilt ut som eget markedsområde utover kombi-/vognlastsegmentet. Men også innenfor dette segmentet (tømmer, malm og farlig gods) er det ulik evne og vilje til å betale mer enn marginalkostnaden.

- 1) Tømmernæringen opererer med trange økonomiske marginer, og det vil være stor fare for bortfall av trafikken dersom avgiftene settes høyere enn marginalkostnaden.
- 2) Noe tilsvarende vil også gjelde transport av farlig gods. Det er også et samfunnsmessig ønske at slike transporter går på jernbane framfor på veg.
- 3) Malmvirksomhetene har tradisjonelt hatt stor betalingsevne. Denne transporten har også tidligere blitt belastet med infrastrukturavgift når togene framføres med mer enn 25 tonn akseltrykk.

### Innen persontrafikk

Som jernbaneforskriften § 6-3 legger opp til er en differensiering mellom den trafikken som inngår i avtale med statlige og/eller regionale trafikkorganer, og hvor det er knyttet en betaling for tjenesten(e); her kalt «Kjøpsavtale»; og annen persontrafikk. Produktgrupper som inkluderes i de trafikkpakkene som Jernbanedirektoratet har lyst ut eller vil bli lyst ut i konkurranse, er definert under segmentet «Kjøpsavtale».

Innenfor annen persontrafikk differensieres det mellom togprodukter som har en tilbringerfunksjon til hovedflyplassen på Gardermoen<sup>4</sup> i området mellom Gardermoen og Drammen; her kalt «Hovedflyplass» og annen persontransport. Tilbringerfunksjon fra/til områder nord for Gardermoen er ikke inkludert i dette markedssegmentet.

#### 6.2.1.2 Rabatter

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

Forskriftens § 6-4 gir også anledning til å gi en tidsavgrenset rabatt for å stimulere trafikken på vesentlig underutnyttede strekninger. Bane NOR har tatt utgangspunkt i Jernbanedirektoratets oversikt over strekningsutnyttelsen over døgnet. Forskriften presiserer at det ikke holder å være underutnyttet, men i *vesentlig grad* underutnyttet. Med vesentlig forstås at strekningskapasiteten er under 50 % over døgnet.

Bane NOR gir godstrafikken incitament til økt bruk av nedenstående strekninger/strekningsavsnitt ved å yte en rabatt på sporavgifter knyttet til den minste pakken på aktuelle strekninger/strekningsavsnitt. For å sikre at rabatten gir den rette stimulansen i markedet, mener Bane NOR at den må være betydelig og gjelde for en såpass lang periode at den gir forutsigbarhet. Nivået på rabatten ble fastsatt ut fra Bane NORs kunnskap om markedet og kontakt med aktørene. Rabatten er fastsatt til 75 % rabatt og gjelder til og med 2025 på følgende strekninger som tilfredsstillende ovennevnte definisjon på vesentlig underutnyttet:

1. Alle dieselstrekninger
  - a. Kongsvinger – Elverum
  - b. Hamar – Elverum – Røros – Støren

---

<sup>4</sup> SJT har 23. mai 2019 fattet vedtak om at denne avgiften ikke er i henhold til jernbaneforskriften. Bane NOR er ikke enig i vedtaket og har reist søksmål ved domstolen for å prøve lovligheten av vedtaket

- c. Dombås – Åndalsnes
- d. Trondheim – Hell – Storlien/Bodø
2. Sørlandsbanen på delstrekningen Kongsberg – Kristiansand – Orstad (Ganddal)
3. Dovrebanen på delstrekningene Eidsvoll – Dombås – Åndalsnes/Heimdal/Brattøra
4. Delstrekningene Roa – Hønefoss og Hønefoss – Hokksund

Dette vil komme i tillegg til hva som følger av implementeringsplanen; se regneeksempel i avsnitt 6.3.1. Det gis ikke rabatt på øvrige ikke-spesifiserte strekninger og/eller delstrekninger.

#### 6.2.1.3 Følgende former for kjøring er fritatt for infrastrukturavgifter:

- a. Kjøring av redningstog, brannvisitasjonstog, hjelpetog, arbeidstog og øvrige tog som benyttes til kontroll eller vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen, samt tog som har til formål å transportere materiell eller materialer som skal benyttes i forbindelse med arbeider på eller ved IFs egen infrastruktur
- b. Nødvendig kjøring for "innkjøring" av ny infrastruktur, prøvekjøring for typegodkjennelse av nytt materiell, samt nødvendig kjøring knyttet til kjentmannskjøring på ny infrastruktur
- c. Kjøring med museumstog i museets egen regi. Det forutsettes at kjøringen ikke er til ulempe for annen trafikk. Dersom museumstoget er chartret av tredje person, betales det avgift som andre tog.
- d. Skifting og parkering av jernbanekjøretøy (rullende materiell)
- e. Transport av omformeraggregater til og fra verksteder, samt mellom omformerstasjoner

### 6.2.2 Prismodell for andre kategorier av tjenester

For de øvrige jernbanerelaterte tjenester – jf. jernbaneforskriften § 6-9 – er det tatt utgangspunkt i den kostnaden som kreves for å yte den spesifikke tjeneste ved fastsettelse av prisene. Med rimelig fortjeneste har Bane NOR lagt til grunn 4 % rente. Hva kostnaden for å yte tjenestene omfatter er nærmere omtalt i punkt 6.1.3.

## 6.3 Priser

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

### 6.3.1 Den minste pakken med tjenester

Basert på [Bane NORs implementeringsplan](#) av 14. juli 2017 og [dokumentasjonen av påslag](#) fastsettes prisene for 2020, basert på 2019-priser, til:



Priser etter implementeringsperioden (2020-priser) – Paragrafhenvi­sing er relatert til jernbaneforskriften<sup>5</sup>

Banestrekning	Grunnpris (§ 6-2 (3))		Kapasitets- pris § 6-2 (4) (Kroner pr. tog)	Påslag for følgende markedsområder (§ 6-3) - Blir gjeldende fra og med R19		
	Persontog (Øre pr. brutto tonnkm)	Godstog (Øre pr. brutto tonnkm)		PSO (Øre pr. brutto tonnkm)	Hovedfly-plas s (Øre pr. brutto tonnkm)	Malm og mineraler (Øre pr. brutto tonnkm)
Oslo Lokal	1,05	0,51	540,61	2,23	2,23	-
Ofofbanen	2,70	2,70	-	5,40	-	5,40
Øvrige strekninger	1,58	1,14	-	4,06	-	3,64

PSO\* = Public Service Obligation (Offentlig tjeneste)

Prisene i 2021 vil for alle togslag være 100 % av satsene i ovenstående tabell (Priser etter implementeringsperioden (2020-priser) – Paragrafhenvi­sing er relatert til jernbaneforskriften) og vil i tillegg bli justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veg­anlegg; se punkt 6.6.

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

**R11: Eidsvoll-Larvik; Dobbeltsett og morgenrush (ett tog) (2020-priser)**

Prisområde	Delstrekning	Km	Togvekt	Sats (øre)	Beløp
Oslo lokal	Eidsvoll - Oslo S	65,91	440	1,05	304
	Oslo S - Drammen	51,5	440	1,05	237
Øvrige strekninger	Drammen - Larvik	103,3	440	1,58	719
<i>Sum sporpris</i>					<i>1 261</i>
Oslo lokal	Eidsvoll - Oslo S	65,91	440	2,23	647
	Oslo S - Drammen	51,5	440	2,23	505
Øvrige strekninger	Drammen - Larvik	103,3	440	4,06	1 845
<i>Sum påslag</i>					<i>2 997</i>
Oslo lokal	Kapasitetspris (kroner)	1		540,61	541
<b>Sum fakturert beløp</b>					<b>7 794</b>

<sup>5</sup> Banestrekninger - se tabell i avsnitt 6.2.1.1.1.

**Kombitog Alnabru-Brattøra - 44 TEU (et tog) (2020-priser)**

Prisområde	Delstrekning	Km	Togvekt	Sats (øre)	Beløp
Oslo lokal	Alnabru- Lillestrøm	12,23	950	0,51	59
	Lillestrøm - Eidsvoll	46,91	950	0,51	227
Øvrige strekninger	Eidsvoll - Brattøra	485,1	950	1,14	5 254
<i>Sum sporpris</i>					<i>5 540</i>
Implementeringsreduksjon 2021				0 %	-
Rabatt (Grunnlag = Sporpris + Implementeringsreduksjon)				75 % -	3 940
<b>Sum fakturert beløp</b>					<b>1 600</b>

I tabellene er togvektene anslått, men Bane NOR benytter i faktureringen reelle togvekter ut fra følgende kilder:

- der vognopptaksoppgaven er innsendt Bane NOR digitalt på en form som kan leses inn i TIOS
- der vognopptaksoppgaven ikke tilfredsstillende betingelsen i punkt a), vil togvekt hentes fra TPS
- der togvekt er ukjent, vil det benyttes standardverdi

### 6.3.2 Tilgang til serviceanlegg

Tilgang til Bane NORs serviceanlegg er priset i henhold til marginalkostnadsprinsippet. For stasjoner er prisen inkludert i den minste pakken med tjenester, jf. kapittel 6.3.1 ovenfor, da stasjonene ligger ved hovedspor. For godsterminaler er prisen ikke inkludert i minstepakken, da disse er knyttet til hovedspor via et sidespor; se 6.3.2.1. Dette gjelder også tilgang til andres serviceanlegg.

#### 6.3.2.1 Godsterminaler

Tilgangen til godsterminaler i Bane NORs regi prises i henhold til marginalkostnaden. Bane NOR har ikke hatt en økonomimodell egnet for kostnadsbelastning på denne type tjenester. For å anslå størrelsen på aktuelle drift- og vedlikeholdskostnader knyttet til godsterminaler og hensettingsspor benyttet Bane NOR kostnadstall for Alnabru som representant for eldre terminaler og Ganddal som representant for nyere terminaler. Dette ga en årlig gjennomsnittskostnad på NOK 650 pr. meter i 2018-priser for kombi-/vognlastterminaler eksklusiv kapitalbindingen. Basert på sporlengdene på terminalene ble kostnadene for den enkelte terminal kalkulert. Basert på antall anløp pr. terminal ble marginalkostnadene for tilgang til godsterminalene estimert ved minste kvadraters metode. Dette framgår av kapittel 2.5 og 3.2.2 i Bane NORs Tjenestekatalog som ble utarbeidet i 2016.

For tømmerterminaler vil kostnadene være vesentlig lavere.

For følgende kombi-/vognlastterminaler er prisene:

**Priser for tilgang til kombi-/vognlastterminaler (2020-priser)**

Terminal	Pris pr. toganløp
Alnabru	169
Nybyen (Drammen)	272
Kristiansand/Langemyr	272
Ganddal	267
Bergen/Nygårdstangen	272
Åndalsnes	272
Trondheim/Brattøra/Heimdal	113
Mosjøen	272
Mo i Rana	272
Fauske	236
Bodø	272
Narvik/Fagernes	272

For følgende tømmerterminaler er prisene:

[Priser for tilgang til tømmerterminaler \(2020-priser\)](#)

Terminal	Pris pr. toganløp
Borgestad	22
Braskereidfoss	22
Bø	22
Flesberg	22
Hove	22
Hønefoss	22
Jevnaker	22
Koppang	22
Nesbyen	22
Norsenga	22
Sørli	22
Vestmo	22

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

Basert på tidligere avtale om utviklingen av malmterminalen på Narvik terminal (Fagernes) vil tilgangsprisen for denne bestå av to elementer, nemlig:

[Priser for tilgang til malmterminalen i Narvik \(2020-priser\)](#)

<b>Malmterminal - Fagernes</b>	<b>Pris pr. toganløp</b>
Direkte kostnad (jf. § 6-2 (3))	2 745
Investerings-/rivingskostnad (jf. § 6-2 (7))	1 330
<b>Sum</b>	<b>4 075</b>

Prisene i 2021 vil bli justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganlegg; se punkt 6.6. Kapitalkostnaden reguleres ikke, da det er lagt til grunn en nominell rentesats..

Alle servicetjenester i godsterminaler utføres av prekvalifiserte operatører som JBF-ene selv kontraherer. Operatørens priser finnes på deres hjemmesider:

- RailCombi AS: [www.cargonet.no/tjenester/terminaltjenester/railcombi/](http://www.cargonet.no/tjenester/terminaltjenester/railcombi/)
- GreenCargo: [www.greencargo.com](http://www.greencargo.com)
- AB Logistic: <http://ab-logistics.com/>
- Schenker: [www.dbschenker.no](http://www.dbschenker.no)

### 6.3.3 Tjenester i serviceanlegg

#### 6.3.3.1 Stasjoner

Tilgang til stasjonene er inkludert i prisen for minstepakken. Tjeneste spesifisert i 5.3 prises til den kostnad som kreves for å yte tjenesten inklusiv en rimelig fortjeneste. Prisene for stasjonstjenester for de enkelte stasjoner er fastsatt strekningsvis, og i 2021, basert på 2020-priser, vil de være:

#### Priser for stasjonstjenester (2020-priser)

<b>Prisområde</b>	<b>Strekning</b>	<b>Pris pr anløp</b>
Oslo-Akershus	Asker - Oslo S - Lillestrøm - Gardermoen/Dal - Eidsvoll	77
Østfold	Loenga - Ski - Mysen/Moss - Halden	67
Vestfold	Asker- Drammen - Tønsberg/Kongsberg - Nordagutu	82
Hedmark-Oppland	Rauma-, Gjøvik-, Dovre- [Eidsvoll - Hjerkin] og Kongsvingerbanen	98
Bergensbanen	Hokksund - Hønefoss - Bergen	113
Sørlandsbanen	(Nordagutu) - Stavanger	62
Nordlandsbanen	(Steinkjer) - Bodø	113
Trønderbanen	(Hjerkin) - Steinkjer	98
Solør-Røros	Røros- og Solørbanen	113
Ofoten	Ofotbanen	113

**Note:** Hakeparentes [] betyr fra og med stasjon og til og med stasjon. Parentes () betyr stasjoner «etter» eller «før» nevnte stasjon

Nedenstående gir et regneeksempel for ett persontog:

#### R11: Eidsvoll-Larvik (ett tog)

Prisområde	Delstrekning	Antall stopp	Sats	Beløp
Oslo lokal	Eidsvoll - Oslo S	5	77	385
	Oslo S - Asker	4	77	308
Asker/Vestfold	Asker - Larvik	9	82	738
<b>Sum</b>				<b>1 431</b>

Prisene i 2021 vil bli justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganellegg; se punkt 6.6.

### 6.3.3.2 Hensetting

Tilgangen til Bane NORs hensettingsspor prises i henhold til marginalkostnaden, og er inkludert i den minste pakken med tjenester.

Hensetting av godstogmateriell prises foreløpig ikke. Bane NOR vil i dialog med JBF-ene finne praktiske løsninger.

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

Prisen varierer fra hensettingsområde til hensettingsområde. Hensettings-/parkeringskostnaden er todelt

- drift og vedlikehold
- fortjeneste

Som for godsterminaler har Bane NOR vedrørende drift og vedlikehold ikke konkrete regnskapsdata for det enkelte hensettingsområdet. Da det stort sett er de samme aktivitetene det er snakk om som for godsterminaler, legges det her til grunn samme meterkostnad; NOK 650 pr. meter i 2018-priser.

I forbindelse med åpningsbalansen til Bane NOR er hensettingsområdene inkludert i verdsettingen. Det er benyttet bokførte verdier pr. 1.1.2017.

I forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen fastsettes også behovet for hensetting. Prisene er i utgangspunktet et års «abonnement» og er fastsatt pr. meter. Det er kun to hensettingsområder som vil bli benyttet av flere togselskap, Lodalen og Drammen. På disse to hensettingsområdene er prisene også på abonnementsbasis, fastsatt ut fra antall bestilte timer.

#### [Abonnementspriser for hensetting/parkering \(2020-priser\)](#)

Hensettingsområder	Årspris pr. meter	Timepris pr. meter
<b>Østlandet</b>		
Filipstad	3 733	
Lodalen	3 733	0,43
Skøyen Bestun	3 733	
Høvik	3 733	
Hamar	3 733	
Årnes	3 733	
Kongsvinger	3 733	
Lillestrøm	3 733	
Eidsvoll	3 733	
Lillehammer	3 733	
Ski	3 733	
Moss	3 733	
Mysen	3 733	
Halden	3 733	
Drammen	3 733	0,43
Kongsberg	3 733	
Skien / Borgestad	3 733	
Gjøvik	3 733	
Jaren	3 733	
Loenga	3 733	
Kværnersporene	3 733	
<b>Agder og Rogaland</b>		
Arendal	703	
Kristiansand	703	
Egersund	703	
Skeiane	703	
Paradis	703	
Stavanger	703	
<b>Vestlandet</b>		
Bergen	703	
Voss	703	
Flåm	703	
Myrdal	703	
Ål	703	
<b>Nordenfjells</b>		
Røros	703	
Åndalsnes	703	
Dombås	703	
Støren	703	
Marienborg	703	
Trondheim S	703	
Steinkjer	703	
Mosjøen	703	
Mo i Rana	703	
Rognan	703	
Bodø	703	
Narvik	703	

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

Prisene i 2021 vil bli justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganlegg; se punkt 6.6.

### 6.3.4 Tilleggstjenester

Tilleggstjenester skal prises som beskrevet i punkt 6.1.4.

#### 6.3.4.1 Kjørestrøm (elektrisk energi til togdrift)

Fordeling av energikostnader gjøres enten ved hjelp av målt energiforbruk i toget eller ut fra innrapporterte kjørte brutto tonnm. Prisen for elektrisk energi består av følgende hovedelementer:

- Elektrisk kraft – i hovedsak kjøpt i spot markedet. Bane NOR har noen langsiktige kontrakter i den hensikt å unngå store svingninger
- Nettleie for å få strømmen fra produksjonssted til Bane NORs omformerstasjoner
- Omformings- og overføringstap i Bane NORs anlegg
- Bane NORs administrative omkostninger
- Offentlige avgifter

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

De til enhver tid gjeldende [tariffene](#) er tilgjengelig i [kundeportalen](#) til Bane NOR. Når tjenester etterspørres av eller tilbys flere, vil Bane NOR fastsette priser og publisere disse på sine nettsider.

#### 6.3.4.2 Leie av togvarmeposter

JBF betaler en fast årlig leie per varmepost.

De til enhver tid [gjeldende tariffene](#) er også tilgjengelig i kundeportalen til Bane NOR. Alle priser er uten mva.

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

### 6.3.5 Ekstratjenester

Ekstratjenester skal prises som beskrevet i punkt 6.1.5.

### 6.3.6 Andre tjenester

Andre tjenester skal prises som beskrevet i punkt 6.1.6.

## 6.4 Finansielle straffer og incentiver

### 6.4.1 Avgift for ikke-bruk

Avgift for ikke-bruk inngår i reservasjonsavgifter, jf. punkt 6.4.2.

### 6.4.2 Reservasjonsavgifter

Jf. jernbaneforskriften § 6-7.

Hensikten med reservasjonsavgiften er å synliggjøre at ikke-benyttet sporkapasitet har en alternativ bruk/verdi enten i form av en annen JBFs bruk eller til IFs vedlikehold av infrastrukturen. Reservasjonsavgifter ilegges for tildelt infrastrukturkapasitet som avbestilles eller ikke brukes av søker. Søker kan være et JBF eller annen søker av infrastrukturkapasitet etter jernbaneforskriften § 1-3 bokstav j). Det er søker av infrastrukturkapasitet som plikter å betale ilagte reservasjonsavgifter. Reservasjonsavgifter ilegges ikke IF for IFs egentransport for vedlikehold av infrastrukturen mv, jf. lisensforskriften § 23 (1) andre setning.

Reservasjonsavgiften blir fastsatt på grunnlag av opplysninger om tildelt infrastrukturkapasitet og registrert tidspunkt for avbestilling i BEST eller ikke-bruk med kode 85 i TIOS. Reservasjonsavgifter ilegges for avbestilt eller ikke brukt del av tildelt infrastrukturkapasitet, inklusiv kapasitet tildelt i ad hoc prosessen, og kun for årsaker hvor søker er direkte ansvarlig og som registreres med kode for søker eller JBF i TIOS. Dersom togselskapene er uenige i årsakskodene kan de klage i henhold til tvisteløsning; se første avsnitt i kapittel 6.5.

Følgende reservasjonsavgifter ilegges:

#### Reservasjonsavgifter

Tidsperiode	Persontrafikk (passasjertog)	Godstrafikk
Mellom 59 dager og 15 dager før planlagt avgangstid fra utgangsstasjonen	30 % av sporpris	30 % av sporpris
Mellom 14 dager og 72 timer før planlagt avgangstid fra utgangsstasjonen	60 % av sporpris	60 % av sporpris
< 72 timer før planlagt avgangstid fra utgangsstasjonen	100 % av sporpris	100 % av sporpris

Sporprisen i tabellen inkluderer alle definerte priselementene under avsnitt 6.2.1.1 og beregnes ut ifra planlagt rute og togvekt.

Tildelt infrastrukturkapasitet kan kostnadsfritt avbestilles inntil 60 dager før togets avgangstid. Avbestillinger eller ikke-bruk som skjer etter dette tidspunktet ilegges reservasjonsavgifter i henhold til tabell 6.10. Tildelt infrastrukturkapasitet kan ikke avbestilles senere enn 72 timer før togets avgangstid. Tog som ikke kjøres og hvor det heller ikke foreligger kansellering før planlagt avgangstid, vil også bli belastet med full sporavgift.

Det ilegges ikke reservasjonsavgifter ved akutte, oppståtte hendelser. Disse vil falle inn under ytelsesordningen se avsnitt 6.5.

#### 6.4.3 ERTMS rabatter

Jf. Jernbaneforskriften § 6-2 (8)

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

## 6.5 Ytelsesordning

Jf. jernbaneforskriften § 6-6.



### 6.5.1. Bane NORs ytelsesordning

Ordning for bedring av ytelse, herunder tvisteløsningsordning, er inntatt i [AST vedlegg 4](#), og gjelder fra 1. januar 2017. Ordningen gjelder ikke for kjøring som nevnt i kapittel 6.2.1.3, samt tog uten rute herunder kiptog.

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

Det er etablert en midlertidig [kompensasjonsordning for godstrafikk](#) gjeldende til og med 1. mars 2021<sup>6</sup>.

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

Ordningen tar utgangspunkt i absolutte verdier for forsinkelsestimer og innstillinger og hvor betalingen begynner fra og med første hendelsesregistrering. Innstillinger for persontog foreslås telt fra og med første registrerte innstilling. Den benyttes en lineær modell for å beregne størrelsen på ytelsesordningen:

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

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

der:	$Y_{BN}$	=	Bane NORs utbetaling til togselskapene
	$Y_{TS}$	=	Togselskapenes innbetaling til Bane NOR
	$y_{BN}$	=	sats pr. minutt/innstilling for Bane NOR
	$y_{TS}$	=	sats pr. minutt/innstilling for togselskapene
	$k$	=	kode i TIOS
	$t$	=	tognummer som inngår i ytelsesordningen
	$F_{kt}$	=	forsinkelsesminutter/innstillinger pr. tog (t) med årsakskode (k)

Godstogene holdes utenfor ordningen knyttet til innstillinger inntil kompensasjonsordningen er erstattet.

#### Følgende årsakskoder er inkludert i ordningen:

- Kode 1-4 og 6-7, samt de forsinkelser/innstillinger som ikke har årsakskode (Bane NOR)
- Kode 81-85 for forsinkelser og 81-84 for innstillinger (Togselskap)
- Kode 5 unntas for innstillinger da disse for persontog er inkludert i ordningen for Alternativ transport «Buss for tog» og for godstog allerede er inkludert i kompensasjonsordningen for godstrafikken. Kode 6 og 7 representerer følgeforsinkelser som følge av primærårsakene (kodene 1-4 og 81-85).
  - Bane NOR utbetaler det JBF er blitt belastet med på kode 6 og 7

---

<sup>6</sup> Avtale om midlertidig kompensasjonsordning mellom Jernbaneverket og JBF som frakter gods på det nasjonale jernbanenettet.

- JBF betaler indirekte deres andel av hendelsene på kode 6 og 7 gjennom en høyere kronesats på primærårsakene (kode 81-85)
- Innstillinger hvor aksjonskort blir benyttet, telles med

Følgende kronesatser i 2020-priser gjelder:

	<b>Ansvarlig</b>		
<b>Forsinkelser</b>	<b>Bane NOR:</b>	Persongtog	NOK 65,00 pr. minutt; dvs. NOK 3 882,00 pr. time
		Godstog	NOK 33,00 pr. minutt; dvs. NOK 1 972,00 pr. time
	<b>Togselskap:</b>	Persontog:	NOK 92,00 pr. minutt; dvs. NOK 5 546,00 pr. time
		Godstog:	NOK 41,00 pr. minutt; dvs. NOK 2 465,00 pr. time
<b>Innstillinger</b>	<b>Bane NOR:</b>	Delinnstilling:	NOK 2 702,00 pr. innstilling
		Helinnstilling:	NOK 5 404,00 pr. innstilling
	<b>Togselskap:</b>	Delinnstilling:	NOK 3 377,00 pr. innstilling
		Helinnstilling:	NOK 6 755,00 pr. innstilling

Disse kronesatsene ble beregnet med data for årene 2014-2016, der man så på hvilke økonomiske konsekvenser ulike satser ville ha for togselskapene og Bane NOR. Størrelsene på satsene i ytelsesordningen ble satt i sammenheng med inntektene fra infrastrukturavgifter (sporpris), i forhold til taket på ytelsesordningen. Samtidig tok man hensyn til størrelsen på antatt tapsrisiko for partene og et ønske om stimulering til høyere driftsstabilitet.

Det vises også til jernbaneforskriftens § 6-6. Forskriften krever at «... ikke skal bringe en tjenestes økonomiske levedyktighet i fare». Det er derfor fastsatt følgende maksimalverdier som gjelder alle parter:

- Forsinkelser: 50 % av fakturert beløp pr. måned knyttet til den minste pakken
- Innstillinger: 50 % av fakturert beløp pr. måned knyttet til den minste pakken

Satsene i 2021 vil bli justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganellegg; se punkt 6.6.

### 6.5.2. Jernbanedirektoratets støtteordning for godstrafikk

Samferdselsdepartementet har besluttet å innføre en midlertidig støtteordning for godstransport på jernbane. Målet er å styrke jernbanens konkurranseevne i påvente av tiltakene i godspakken i Nasjonal transportplan 2018-2029 får effekt. Ordningen administreres av Jernbanedirektoratet; se følgende link til direktoratets hjemmesider: <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/jernbanesektoren/stotteordning-for-godstrafikk-pa-jernbane/>

### 6.5.3. Kompensasjon for alternativ transport

Kompensasjon for alternativ transport er en ensidig kompensasjonsordning som har til formål å dekke en andel av persontogselskapenes kostnader til alternativ transport knyttet til Bane NORs planlagte vedlikeholds- og utbyggingsaktiviteter. Ordningen går ut på at Bane NOR dekker 80 prosent av kostnadene for buss/taxi ved planlagte innstillinger.

Formålet er å gi incitament for effektiv prosjektgjennomføring fra Bane NORs side og effektiv løsning for alternativ transport for togselskapene. Kompensasjonsordningen for alternativ transport er avgrenset kun til planlagte innstillinger som tilsvarer årsakskode 5 «Planlagte innstillinger» i TIOS. Disse innstillingene skal i hovedsak inngå i de planforutsetningene i ruteplanprosessen og fastsettes gjennom denne. Oversikt over planlagte innstillinger finnes på Bane NORs Kundeportal; nærmere bestemt i ARBIS.

## 6.6 Prisendringer

### 6.6.1 Årlige prisjusteringer

Mellom de fire-årige oppdateringene av kalkulerte marginalkostnader, og fastsetting av nye prisnivåer, er det behov for årlige prisjusteringer. Bane NOR benytter [SSBs kostnadsindeks for drift og vedlikehold av veganlegg](#). Selve prisjusteringen foretas etter følgende prinsipp:

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

der:  $P_{t+1}$  = pris neste år  
 $P_t$  = pris inneværende år  
 $KI^{Q2}$  = SSBs indeks pr. annet kvartal for inneværende (t) og foregående (t-1) år

#### Prosentvis endring i prisene

	Fra 2018 til 2019	Fra 2019 til 2020	Fra 2020 til 2021
Prisindeks (t-1) kv. 2	162,5	171,0	175,7
Prisindeks t kv. 2	171,0	175,7	n.a
Prosentvis endring år t til år t+1	5,2 %	2,7 %	n.a

Dette innebærer en prisjustering etterskuddsvis, og den gir forutsigbarhet for JBF, da prisnivået er kjent for 4 år ad gangen og justering av neste års priser vil være klart tredje kvartal året før. Samtidig kan man følge med på indeksen underveis i året.

Bane NOR planlegger å påbegynne en gjennomgang/revisjon av hele avgiftsordningen i 2020. Det vil bli gitt nærmere informasjon til jernbaneforetakene og andre berørte parter i høringen av Network Statement 2022 og i høringen av Network Statement 2023.

### 6.6.2 Andre prisendringer

Infrastrukturprisen på jernbanenettet fastsettes og innkreves av Bane NOR innenfor rammen av jernbaneforskriften §§ 6-1 til 6-5 og direktiv 2012/34/EU med eventuelle senere endringer og tilføyelser.

Endringene må ligge innenfor de rammer som er trukket opp i jernbaneforskriften kapittel 6.

Endring av priser for tilgang til og tjenester i serviceanlegg, samt endring av priser for tilleggstjenester og ekstratjenester vil bli varslet skriftlig til berørte brukere ved en høring hvor JBF får en frist på minst tre måneder til å uttale seg.

Eventuelle prisendringer som følge av krav fra rettskraftig dom eller markedsovervåker gjennomføres umiddelbart uten høring.

## 6.7 Fakturering

Jf. jernbaneforskriften § 4-1.

Fakturert beløp og underlag legges ut på [Bane NORs Kundeportal](#).

Fakturering skjer etter den 15. hver etterfølgende måned.

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

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

Bane NOR kan fastsette mer detaljerte retningslinjer for fakturering.

### Kontaktpunkt ved spørsmål om fakturering:

Bane NOR SF, Kunde og trafikk  
Postboks 4350  
2308 Hamar

E-post: [marked@banenor.no](mailto:marked@banenor.no)

### Informasjon alle JBF plikter å levere

For alle tog skal det fortløpende rapporteres togets bruttovekt. Utfylt vognopptak, jf. TJN kapittel 4, samt ADR/RID 2015, som anses som tilfredsstillende rapportering.

Vognopptaket skal leveres i elektronisk format som Bane NOR fastsetter. Jf. [AST vedlegg 2](#)

### Betalingsbetingelser (også ved uteblitt betaling)

Betaling skal finne sted per 30 dager. Det beregnes forsinkelsesrente ved forsinket betaling, jf. forsinkelsesrenteloven § 2.

Ved manglende betaling fra JBF har Bane NOR rett til å trekke tilbake ruteleier som JBF har fått tildelt. Slik tilbakekall av ruteleie kan kun skje ved vesentlig betalingsmislighold.

Utgiver Network Statement 2021, utgave 18: Bane NOR

Revisjonsansvarlig: Persontrafikk, Kunde og trafikk, Bane NOR

Utgis: 14. desember 2019

## Vedlegg

Alle vedlegg er tilgjengelig via Bane NORs kundeportal:

<http://www.banenor.no/kundeportal/>

eller direkte til de enkelte vedlegg:

<http://networkstatement.jbv.no/doku.php?id=vedlegg>

eller ved å klikke direkte på linken til vedleggsnumrene nedenfor:

Vedlegg	Navn
<a href="#">2.3.1</a>	Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST)
<a href="#">3.2.1</a>	Strekningkart
<a href="#">3.2.2.2</a>	Tilknyttet nett
<a href="#">3.3.2.1.1</a>	Internasjonal profil
<a href="#">3.3.2.1.2</a>	JBV NO1 - prEN 15273 Dynamisk profil
<a href="#">3.3.2.1.3</a>	Multipurpose profil
<a href="#">3.3.2.2.1</a>	Aksellast
<a href="#">3.3.2.2.2</a>	Metervekt
<a href="#">3.3.2.3</a>	Linjestigninger og fall
<a href="#">3.3.2.4</a>	Linjehastighet
<a href="#">3.3.2.6</a>	Elektrifiserte linjer
<a href="#">3.3.3.2</a>	Trafikkområder
<a href="#">3.3.3.3</a>	Kommunikasjonssystemer
<a href="#">3.3.3.4</a>	System for automatisk hastighetsovervåkning
<a href="#">3.3.3.5</a>	Kommunikasjon for ERTMS
<a href="#">3.4.2.3.1</a>	Rasutsatte strekninger
<a href="#">3.4.2.3.2</a>	Dyrepåkjørsel
<a href="#">3.4.4</a>	Tunneler
<a href="#">3.6.1.2</a>	Stasjoner
<a href="#">3.6.2.1</a>	Godsterminaler
<a href="#">3.6.2.3</a>	Havneterminaler
<a href="#">3.6.2.4</a>	Tømmerterminaler
<a href="#">3.6.2.6</a>	Sidespor
<a href="#">3.6.3.2</a>	Driftsbanegårder og hensetting
<a href="#">3.6.5</a>	Serviceanlegg og beredskapsmateriell
<a href="#">4.4.2</a>	Metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling
<a href="#">5.3.1.5.2</a>	Verksteder
<a href="#">6.1.3</a>	Tjenestekatalog

Bane NOR 13.12.2019 – Revidert 31.1.2020

Saksnummer: 201907745