



Saksnr:
18/875

Deres referanse:
202101997-1

Henvendelse til:
Otto S. Roheim tlf. 91653417

Bane NOR SF per e-post
postmottak@banenor.no

Oslo, den 13. oktober 2021

Hørings svar - forslag til Network Statement 2023

Vygruppen AS, CargoNet AS, Vy Tog AS og Vy Gjøvikbanen AS etter dette benevnt som Vy, viser til Bane NOR SF sitt forslag til Network Statement 2023 oversendt i brev datert 1. september 2021. Vi har følgende kommentarer til forslaget.

Til pkt. 2.3.9.4 Kontakttrykk fra pantograf

Her bør begrepet strømvatager og ikke pantograf brukes.

Til pkt. 2.4.1.1.Gardermobanen - farlig gods

Det bør i forbindelse med omtale av begrensninger knyttet til transport av farlig gods, tas med en presisering om at tomme, men ikke rengjorte godsvogner, kan være i tunnelen samtidig med persontog.

Til pkt. 3.2.1.2 Bane NORs hovedbedriftsansvar.

Det bør settes som krav at Bane NOR eller et jernbaneforetak skal være ansvarlig for aktiviteten på terminaler.

Til pkt. 3.4.4 Farlig gods

Network Statement må henvise til gyldige dokumenter. Den versjonen av farlig gods regelverket som det henvises til i dette punktet er erstattet av nyere versjoner.

Til pkt. 4.3.2 Frister og informasjon om midlertidige endringer av ruteplanen

Vi kan ikke se at utkastet til nettveiledningen tar hensyn til nye krav til tidsfrister i jernbaneforskriftens vedlegg IV, nr. 12. Jernbaneforskriften krever at «Infrastrukturforvalter skal gi detaljene om de tilbudte ruteleiene for passasjertog senest fire måneder, og for godstog senest en måned, før begynnelsen av kapasitetsbegrensningene, hvis ikke infrastrukturforvalter og de berørte søkerne blir enige om kortere frister.

Slik vi ser det, oppfyller ikke Bane NORs frist for søknader i BEST-K på 16 uker eller Bane NORs intensjon om å levere oppdaterte ruteplaner seinest 12 uker før starten av kapasitetsbegrensningen gjeldende krav i jernbaneforskriften. Vi kan ikke se at Bane NOR har gjennomført et samråd med berørte søkere om kortere frister. Vy er i utgangspunktet ikke enig i at kortere frister legges til grunn.

Vi forutsetter at Bane NOR implementerer gjeldende forskriftskrav og tilpasser sine interne planprosesser. Dette gjelder også for andre tidsfrister i jernbaneforskriftens vedlegg IV knyttet til kapasitetsbegrensninger.

Til pkt. 4.3.1.5 Planlegging og tilrettelegging for alternativ transport

Vy savner en detaljert beskrivelse av prosessen for tildeling av plass i anlegg for alternativ transport (f.eks. Trelastgata ved Oslo S) til ulike togoperatører, inkl. prosessen for konfliktløsning ved manglende kapasitet.

Vi er ikke enig i at Bane NOR skal sette en frist primo august for innmelding av behov for tilrettelegging på stasjoner for alternativ transport for neste ruteplanperiode pr. ARBIS-ID. Fristen er for tidlig fordi verken ruteplanen eller BTP er fastlagt på dette tidspunktet. Vy ønsker å holde fast ved den tidligere kommuniserte fristen som er tre måneder før et planlagt vedlikeholdsarbeid.

Til pkt. 4.5.1 Årlig kapasitetsfordeling – tidsplan og brev om oppstart planlegging

Bane NOR kunngjør oppstarten av egen planprosess for rutetermin R23 i eget brev. Bane NOR definerer dette brevet som et supplement til nettveiledningen. Brevet inneholder som regel viktige detaljer om planforutsetninger og søknadsprosessen. Jernbaneforskriften § 5-1 krever at Bane NOR utarbeider nettveiledningen i samråd med togoperatørene. Vy mener at innholdet i brevet om oppstart planlegging også må være en del av den pågående høringen av nettveiledningen for 2023. Dette slik at togoperatørene på et mye tidligere tidspunkt blir orientert om viktige detaljer rundt planforutsetninger og søknadsprosessen, og får muligheten til å uttale seg slik jernbaneforskriften krever.

Til pkt. 4.5.1.2 Fordelingsprosessen – forslag til ruteplan

Det er en felles målsetting for Vy og Bane NOR å oppnå et høyere detaljeringsnivå og presisjon i planene på et tidligere tidspunkt. Mer detaljerte planer for hensetting er en del av dette, bl.a. fordi planene for sporbruk og hensetting er et viktig grunnlag for å kunne lage personellplaner og planer for øvrige støttefunksjoner (vedlikehold, renhold, klargjøring). Vy forutsetter derfor at forslaget til ruteplanen som oversendes primo juli også inneholder en detaljert beskrivelse av foreslått tildelt hensettingskapasitet, spesifikt for hvert hensettingsområde med spornummer, tidspunkt, materielltype og tog lengde, og ikke bare lokasjonen for hensetting.

Til pkt. 4.5.1.5 Tidsplan for kapasitetsfordelingsprosessen

Det er ønskelig at alle punkter som står i 4.5.6 *Fastlagt ruteplan* blir med i tidsplan for kapasitetsfordelingsprosessen.

Trafikverket har andre datoer for kapasitetsfordelingsprosessen som Bane NOR bør følge på grunn av grenseoverskridende trafikk. Trafikverket fortsetter å konstruere sin plan etter at Bane NOR har fastlagt sin

Til pkt. 4.5.3 Fordeling av restkapasitet (ad hoc-søknader)

Vy forutsetter at Bane NOR utarbeider forpliktende rutiner for hvordan ad hoc-søknader som faller inn under punkt 4.5.3.1 (store og/eller kompliserte søknader) blir behandlet. Dette er spesielt viktig i sammenheng med større sporbrudd.

Vy forutsetter også at Bane NOR utarbeider forpliktende frister for når Bane NOR skal gi svar på søknader om endret hensettingskapasitet. Dette er igjen spesielt viktig i sammenheng med større sporbrudd hvor mye materiell må flyttes til alternative hensettingsplasser. Vi opplever at forsinket ferdigstilling av hensettingsplaner for sporbrudd utløser behov for replanlegging og har negative konsekvenser for helhetlig og gjennomgående produksjonsplanlegging.

Til pkt. 4.5.4 og 4.5.5 Samordningsprosess og tvisteløsningsprosess, samt 4.3.1.1 Fordeling av kapasitet til vedlikehold, fornyelsesarbeider og kapasitetsøkende tiltak

Vy savner en beskrivelse for prosessen i tilfeller hvor det oppstår interessekonflikter mellom en togoperatør og Bane NORs interne behov for sporkapasitet til vedlikehold, fornyelsesarbeider og kapasitetsøkende tiltak, og hvor disse interessekonfliktene ikke lar seg løse i samordningsperioden.

Til pkt. 4.5.6 Fastlagt ruteplan

I tillegg til tildelte ruteleier, kapasitet reservert for arbeid i spor og restkapasitet må Bane NOR også publisere en detaljert oversikt over tildelt hensettingskapasitet når ruteplanen fastlegges, ikke bare lokasjon for hensetting.

Til pkt. 4.7.2.2 Farlig gods ved togfremføring

Det bør presiseres i Network Statement om kravene til framføring av farlig gods også gjelder tomme, men ikke rengjorte vogner.

Til pkt. 4.9 Kundefokusert kapasitetsfordeling (TTR)

Det er behov for en tydeligere beskrivelse i Network Statement knyttet til hva Kundefokusert kapasitetsfordeling innebærer for operatørene.

Til pkt. 5.6.3 Avgifter for ubrukt kapasitet

Vi ønsker at antall dager for varsling av innstilte tog endres slik at man ved innstilling av tog før avgang i tidsintervallet 59 dager - 15 dager belastes med 30% av grunnpris. Prinsippet for 2022 ønskes videreført.

Til pkt. 5.6.5.2 Støysvake bremseklosser

Etter vårt syn er det for tidlig å innføre slike incentiver før det er forsket mer på bruken av komposittklosser i «snøføyke». Bruken av slik klosser kan medføre farlige situasjoner jf. hendelsen med et av CargoNets lokomotiver på Roa vinteren 2019

Se også: [Se også https://jarnvagar.nu/motstridiga-resultat-i-nya-bromstester/](https://jarnvagar.nu/motstridiga-resultat-i-nya-bromstester/)

Til pkt. 6.3.3 Forstyrrelser

Vy etterlyser en mer nøyaktig beskrivelse av prosessen for utarbeidelse av aksjonskort, bruk av prioriteringskriteriene og samordning av motstridige ønsker fra flere togselskap. En tydeliggjøring av disse punktene er nødvendig fordi antallet togoperatører på Bane NORs infrastruktur øker.

Til pkt. 7.3.5 Driftsbanegårder og hensetting

Vy savner en tydelig definisjon av «hensetting» som gjelder i sammenheng med AST, nettveiledningen og kapasitetsfordelingsprosessen. Gjennom faktureringen for hensetting har vi f.eks. blitt kjent med at Bane NOR i enkelte tilfeller bruker en nedre grense for fakturering på 6 timer som ikke er spesifisert i

nettveiledningen eller andre steder. Det er også uklart for oss hvordan parkering i togspor (dvs. i spor som ikke er definert som hensettingsområde) håndteres i denne sammenhengen, og vi ber derfor om en tydeliggjøring av dette.

Ved siden av Drammen og Lodalen har også Hamar siden juni 2020 vært benyttet av flere togoperatører og må dermed prises på timesbasis.

Vy forutsetter at det er tildelt, og ikke søkt hensettingskapasitet som legges til grunn for fakturering av infrastrukturavgifter.

Vy forutsetter at tildelt hensettingskapasitet legges til grunn dersom det oppstår endringer i hensetting som medfører ekstra kostnader til vakthold på kjøretøy Bane NOR har definert som «utilstrekkelig» ift. klatrevern. Dersom Bane NOR endrer hensetting av slike kjøretøy må kostnader til vakthold komme til fradrag i infrastrukturavgiften.

Til pkt. 7.3.5.4 – Priser hensetting av godstog

Ny prismodell som foreslås innført for hensetting av godstog og vogner vil gi godsoperatørene en betydelig kostnadsøkning. Det blir i forbindelse med helg hensatt en rekke godstog. Modellen foreslås endret slik at fredag, lørdag og søndag ikke regnes inn i 48 timers periode. Dvs. at tog som hensettes på fredagen på terminal ikke vil bli belastet hensettingsavgift før etterfølgende onsdag.

Til pkt. 7.3.6.6 Vedlikeholdsanlegg - kapasitetsfordeling

Vy savner en detaljert beskrivelse av kapasitetsfordelingsprosessen for verksteder og driftsbanegårder i verkstedhåndboka, med konkrete datoer og tidsfrister for når utkastet til sporbruksplaner skal foreligge, når samhandlingsmøter er planlagt og når prosessen for konfliktløsning gjennomføres. Vi mener at fristen for ferdigstilling av den endelige sporbruksplanen 30 dager før ruteendringen er for sein. Sporbruksplanen må seinest være ferdigstilt når ruteplanen publiseres medio oktober, helst enda tidligere.

Kriteriene for konfliktløsning utydelige. Det er uklart hvordan Bane NOR vil bruke prioriteringskriteriene i jernbaneforskriftens § 9-5 til å løse konflikter om sportilgang i vedlikeholdsanlegg. Det er også uklart hva det betyr i praksis når Bane NOR må løse en interessekonflikt ved å gi «prioritet til det Jernbaneforetak som ifølge aktuell ruteplan først har tilgang til verkstedet eller verkstedtjenesten». Vi forventer at disse kriteriene for konfliktløsning beskrives tydeligere.

Til vedlegg 4.4.2 Samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling

Det er i forslaget som er sendt på høring referert til vedlegg 4.4.2 Samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling. Dette vedlegget burde vært med som en del av forslaget som er sendt på høring.

Bane NORs metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleier slik det er angitt i vedlegg 4.4.2 er vagt beskrevet og gir Bane NOR store friheter til å velge hvilke forutsetninger som legges til grunn i beregningene. Dette gjør metoden uforutsigbar for togoperatørene og kan føre til en (bevisst eller ubevisst) forskjellsbehandling.

Vy ser følgende forbedringsområder i metoden for samfunnsøkonomiske analyser:

- Avgrensningen av analysen er for svakt spesifisert. Bane NOR må beskrive om man ser på de ruteleiene som er i konflikt isolert, og hvordan ev. andre drifts- eller markedsrelaterte effekter blir inkludert i analysen
- Togoperatørene må gis rett til å kreve at visse effekter hensyntas. Dette kan f.eks. være trengselseffekter og effekter på totaltilbud, kvalitetssikring av passasjertall og ikke-prissatte

- effekter (f.eks. effekter av Korona-pandemien). Dette er effekter som har blitt utelatt i konflikter for rutetermin R21 selv etter tilbakemelding fra togoperatørene
- Togoperatørene må gis rett til å kreve ekstern kvalitetssikring av resultatet. Resultatet av metoden er svært avhengig av hvilke forutsetninger som velges og dermed avhengig av hvem som utfører analysen. I tvistetilfeller må analysen derfor kunne kvalitetssikres av en nøytral part
 - Den trinnvise strukturen i metoden åpner for å utelate effekter på høyere nivå hvis «resultatene er tydelige». Det er ikke definert hva som anses som «tydelig». I tillegg må ikke-prissatte konsekvenser også vektlegges, noe som gjør det spesielt vanskelig å vurdere hva som er et «tydelig» resultat.
 - Effekter som slår inn på høyere nivå i den trinnvise analysen kan endre resultatet betydelig. Det vil ikke være riktig å avslutte analysen på et lavt nivå med henvisning til «tydelige resultater» når analysen da vil gi et uriktig bilde på samfunnsnytt. Bane NOR må enten utføre en fullstendig analyse som inkluderer alle effekter, eller togoperatørene må gis en rett til å kreve at viktige effekter hensyntas (se over)
 - Metodebeskrivelsen må oppdateres iht. oppdaterte modellverktøy og tidsverdier slik at den er i overensstemmelse med det som faktisk skal benyttes

På grunn av svakhetene metoden for samfunnsøkonomisk verdsetting bør Bane NOR vurdere å innføre en enklere metode som gir mer forutsigbare resultater og som kan dokumenteres med målbare data. Dette kan f.eks. være en metode basert på rene passasjertall eller passasjerkilometer, som kan måles eller beregnes fra uavhengige modellverktøy. Dette vil gi mindre risiko for at søkerne tilpasser sine innrapporterte data, samt at det bevisst eller ubevisst gjøres valg i prosessen som forskjellsbehandler søkerne (f.eks. i valg av forutsetninger for beregningene).

Til vedlegg 4.2.4.1 Søknadsskjema for infrastrukturkapasitet

Vi ser flere ulemper med hvordan bestillingsskjemaet i nettveilednings vedlegg 4.2.4.1 er satt opp. Dette kan føre til uklarheter om hvordan søknaden om hensettingskapasitet skal tolkes og gjøre det vanskelig for Bane NOR å tildele hensettingskapasitet når det oppstår konflikter. Det kan også føre til problemer med korrekt fakturering av infrastrukturavgifter. Vi ser bl.a. følgende problemer med bestillingsskjemaet i sin nåværende form:

- Skjemaet mangler muligheten til å spesifisere om hensetting bestilles for hele den oppgitte perioden over flere døgn eller for en delt/gjentakende periode. I eksemplet under er det ikke klart om togsettet er hensatt i hele perioden fra kl. 2252 på fredag til kl. 0450 på mandag eller om hensettingen opphører kl. 0450 både på lørdag, søndag og mandag morgen:

STÅSTED	MATR TYPE	ANK TOGNR	AVG TOGNR	ANK KL	AVG KL	DAG MØNSTER
FIL	75	12290	12293	20:52:00	04:50:00	0000111

- Det er bare mulig å spesifisere første ankomstdag og første avgangsdag for togsett som hensettes, men ingen sluttdato. Dermed er det ikke mulig å bestille hensetting som bare gjelder deler av ruteterminen. Hvis hensettingen i det konkrete eksemplet over gjelder kun f.eks. t.o.m. 31.07.2023, er det ikke mulig å spesifisere dette direkte i bestillingsskjemaet
- Det er uklart hva som er gyldige valg i feltene «TYPE SPORBRUK» og «FASILITETER / TJENESTER»
- Det er uklart hvordan de ulike tjenestene er definert. Spesielt forskjellen mellom hensetting, parkering og snuing er ikke tydelig
- Det er uklart hvordan togoperatører skal søke om tjenester (f.eks. forvarming av passasjertog) som ikke er knyttet til spesifikke togankomster eller -avganger

Vi ber om at Bane NOR forbedrer søknadsskjemaet for å unngå misforståelser og sikre et korrekt bestillingsgrunnlag og fakturering av infrastrukturavgifter i tilfelle det er behov for konfliktløsning.

Med vennlig hilsen



Otto S. Roheim

Juridisk direktør