



Saksnr:  
18/875

Deres referanse:  
202202045-2

Henvendelse til:  
Otto S. Roheim tlf. 91653417

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

Oslo, den 12. oktober 2022

## Hørings svar - forslag til Network Statement 2024

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 2024 (nettveiledningen) oversendt i brev datert 31. august 2022. Vi har følgende kommentarer til forslaget.

### 1. Merknader til det enkelte punkt i forslaget

#### Til pkt. 2.3.11.1 Strekninger med fjernstyrte driftsformer

Tidspunkter for å ta i bruk ERTMS på ulike (del-) strekninger må oppdateres

#### Til pkt. 2.4.2.1 Støy

Det å aktivere energisparemodus når utetemperaturen er under 0 grader har negative konsekvenser både for passasjerkomforten, elektronikken om bord i togene og for toalettene i togene. Eksempelvis vil toalettene ved minusgrader antagelig frosttømme seg når temperaturen slippes som lavt som i energisparemodus. Vi foreslår derfor følgende formulering i pkt. 2.4.2.1 fjerde avsnitt.

*«Av hensyn til våre naboer, for å redusere støy, krever Bane NOR at tog med energisparemodus aktiverer denne ved hensetting, når utetemperaturen er over 0 grader.»*

#### Til pkt. 4.3 Midlertidige kapasitetsbegrensninger

Samferdselsdepartementet fastsatte den 30. juni 2021 en ny jernbaneforskrift som bl.a. inneholder nye krav til hvordan Bane NOR skal håndtere planlagte infrastrukturarbeider og andre kapasitetsbegrensninger. Avsnitt 4.3 i Bane NORs nettveiledning for 2024 beskriver hvordan Bane NOR foreslår å håndtere bestemmelsene i jernbaneforskriftens vedlegg IV knyttet til planlagte infrastrukturarbeider.

Så langt har vi ikke sett endringer i hvordan Bane NOR håndterer planlagte infrastrukturarbeider og andre kapasitetsbegrensninger i X-60-prosessen.

Vi etterlyser derfor informasjon i nettleiledningen om hvordan Bane NOR konkret vil oppfylle bestemmelsene i jernbaneforskriften. Det gjelder spesielt for følgende punkter:

- Inndelingen av alle banearbeider og andre kapasitetsbegrensninger i kategoriene som er oppgitt i nettveiledningens avsnitt 4.3.2 (kapasitetsbegrensninger med liten, middels, stor og veldig stor påvirkning på trafikken). Bane NOR foretar ikke en slik inndeling av banearbeidene i dag
- Prosess og tidsfrister som Bane NOR legger til grunn for samråd med togoperatørene om banearbeider og kapasitetsbegrensninger som er beskrevet i jernbaneforskriftens vedlegg IV, punkt 8. Kun prosessen for banearbeider med middels og liten påvirkning er beskrevet eksplisitt i punkt 4.3.2.
- Prosess for å utarbeide alternative løsninger iht. jernbaneforskriftens vedlegg IV, punkt 16, for hvordan banearbeider med veldig stor påvirkning på trafikken skal gjennomføres
- Prosess for hvordan togoperatørene blir involvert i disse utredningene, samt prosess og tidsfrister for hvordan togoperatørene kan gi innspill til alternativer som ønskes utredet

Til pkt. 4.3.2.1 Kriterier for omdirigering ved midlertidige kapasitetsbegrensninger med svært stor påvirkning på trafikken

Vi forventer at Bane NOR tar hensyn til Statens jernbanetilsyns kommentarer i vedtaket etter klage fra Vygruppen AS på Bane NORs føringer for kapasitetsfordelingsprosessen for rutetermin R23 av 16. september 2022 hvor SJT oppfordrer «Bane NOR til å formulere kriteriene på en klar og tydelig måte» (se side 15 i vedtaket).

Til pkt. 4.3.4 Frister og informasjon om midlertidige endringer av ruteplanen

Bane NOR skriver i nettveiledningen at «Frister for innmelding av endringer i ruteplanen og leveranse av oppdatert ruteplan skal følge frister i. h.t. jernbaneforskriften, vedlegg IV». 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.»

Vår erfaring fra inneværende rutetermin viser at Bane NOR ikke oppfyller gjeldende forskriftskrav. 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 har ikke mottatt signaler fra Bane NOR om endringer i interne prosesser eller nye frister for søknader i BEST-K for rutetermin R23. Vi kan derfor ikke se at Bane NOR vil kunne oppfylle gjeldende forskriftskrav i rutetermin R23.

Seinest til rutetermin R24 forventer vi at Bane NOR implementerer gjeldende forskriftskrav og tilpasser sine interne planprosesser i samråd med togoperatørene.

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

Vy finner ikke å kunne akseptere Bane NORs tilbakemeldinger fra høringen om nettveiledningen for 2023 hvor våre innspill ble tilbakevist uten videre begrunnelse. Vi gjentar derfor våre kommentarer: Bane NOR kunngjør oppstarten av egen planprosess for rutetermin R24 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 2024. 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

Statens jernbanetilsyn (SJT) fastsatte den 08.07.2021 en ny forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2017/2177 om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester. Forskriften implementerer EU-forordningen i norsk rett og fastsetter tidsfrister for å svare på anmodninger om tilgang til serviceanlegg, herunder hensettingsanlegg. Ifølge forskriftens § 2 (1) skal drivere av serviceanlegg

besvare anmodninger fra søkere om tilgang til slike anlegg innen 20 dager regnet fra dagen etter at anmodning ble inngitt.

Basert på den nye forskriften forventer vi at Bane NOR allerede tidlig i konstruksjonsfasen for ruteplan R24 har en dialog med Vy om planlagt hensettingskapasitet. Vi forutsetter at Bane NOR svarer på Vys søknad om hensettingskapasitet for rutetermin R24 innen forskriftens frist på 20 dager, dvs. primo mai 2023, med detaljerte tilbakemeldinger for hvert hensettingsområde. Vi legger til grunn at Bane NOR publiserer et fullstendig utkast til hensettingsplanene for alle hensettingsområder seinst sammen med utkastet til ruteplanen når høringsperioden for rutetermin R24 starter.

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

Vi kan ikke se at teksten i pkt. 4.5.3 i høringsutgaven er endret sammenliknet med tidligere utgaver av nettveiledningen eller at Bane NOR har endret praksis ila. 2022. Vi gjentar derfor våre kommentarer fra høringen i fjor: Vy forventer at Bane NOR utarbeider forpliktende frister 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.

Statens jernbanetilsyn (SJT) fastsatte den 08.juli 2021 en ny forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2017/2177 om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester. Forskriften implementerer EU-forordningen i norsk rett og fastsetter tidsfrister for å svare på anmodninger om tilgang til serviceanlegg, herunder hensettingsanlegg. Ifølge forskriftens § 2 (3) skal drivere av serviceanlegg besvare anmodninger fra søkere om tilgang til slike anlegg i ad hoc-prosessen innen fem virkedager regnet fra dagen etter at anmodning ble inngitt.

Vy savner en beskrivelse i nettveiledningen for hvordan Bane NOR oppfyller forskriftskravene for svarfrist på søknader om endret hensettingskapasitet. Rask besvarelse av søknader om endret hensettingskapasitet er spesielt viktig i sammenheng med større sporbrudd hvor mye materiell må flyttes til alternative hensettingsplasser. Vi opplever at forsinket ferdigstillelse 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

Vi kan ikke se at teksten i punktene over i høringsutgaven er endret sammenliknet med tidligere utgaver av nettveiledningen. Vi gjentar derfor våre kommentarer fra høringen i fjor: 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

Vi kan ikke se at teksten i pkt. 4.5.6 i høringsutgaven er endret sammenliknet med tidligere utgaver av nettveiledningen eller at Bane NOR har endret praksis i rutetermin R23. Vi gjentar derfor våre kommentarer fra høringen i fjor: 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. 5.3.2. Metode for beregning av pris for den minste pakken med tjenester

Bane NOR skriver i sin utredning om nye grunnpriser og påslag at det er «avgjørende for tåleevnen om aktørenes trafikkavtale er slik at de har mulighet til å få avgiftsøkninger kompensert av staten eller ikke». Mens Vys norske trafikkavtaler med Jernbanedirektoratet dekker endringer i infrastrukturavgifter, finnes denne mekanismen ikke i Vy tåg ABs trafikkavtale med Trafikverket om nattogstrafikken mellom Stockholm, Umeå, Luleå og Narvik. Bane NOR foreslår å øke både grunnpris og påslaget på Ofofbanen betydelig slik at Vy tåg AB blir spesielt sterkt rammet av de foreslåtte avgiftsøkningene.

Vi tolker teksten i avsnitt 5.3.2.3 slik at Vy tåg ABs trafikk på Ofotbanen er fritatt for påslaget på grunnprisen for PSO-segmentet siden vi ikke kan få avgiftsøkninger dekket gjennom trafikkavtalen med Trafikverket. Når det gjelder økninger i grunnprisen, ber vi Bane NOR om å sammen med Jernbanedirektoratet undersøke hvordan Vys persontrafikk på Ofotbanen kan skjermes eller kompenseres for de foreslåtte økningene i infrastrukturavgiftene, selv om dagens trafikkavtale med Trafikverket i Sverige ikke åpner for en slik automatisk kompensasjon.

#### Til pkt. 6.3.3 Forstyrrelser

Vi kan ikke se at teksten i pkt. 6.3.3 i høringsutgaven er endret sammenliknet med tidligere utgaver av nettveiledningen. Vi gjentar derfor våre kommentarer fra høringen i fjor: 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

Vi kan ikke se at teksten i pkt. 7.3.5 i høringsutgaven er endret sammenliknet med tidligere utgaver av nettveiledningen. Vi gjentar derfor våre kommentarer fra høringen i fjor: Vy savner en tydelig definisjon av «hensetting» som gjelder i sammenheng med AST, nettveiledningen og kapasitetsfordelingsprosessen. 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 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 tildelt, ikke søkt hensettingskapasitet legges til grunn for fakturering av infrastrukturavgifter.

#### Til pkt. 7.3.6.6 Vedlikeholdsanlegg - kapasitetsfordeling

Vi kan ikke se at teksten i pkt. 7.3.6.6 i høringsutgaven er endret sammenliknet med tidligere utgaver av nettveiledningen. Vi gjentar derfor våre kommentarer fra høringen i fjor: 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.

Dessuten er 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 4.2.4.1 Søknadsskjema for infrastrukturkapasitet

Vi har i flere år påpekt problemer med hvordan bestillingsskjemaet i nettveilednings vedlegg 4.2.4.1 er satt opp. I søknadsprosessen for rutetermin R23 har vi til og med fått tilbakemelding fra planleggere i Bane NOR om at søknadsskjemaet er uegnet. Likevel inneholder høringsutgaven for nettveiledningen for 2024 igjen det samme søknadsskjemaet som tidligere med de samme manglene. Hvis manglene ikke blir rettet, kan dette 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 gjentar derfor 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. 22.52 på fredag til kl. 04.50 på mandag eller om hensettingen opphører kl. 04.50 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. 31.07.2024, 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 forventer at Bane NOR forbedrer søknadsskjemaet for å unngå misforståelser og sikre et korrekt bestillingsgrunnlag i tilfelle det er behov for konfliktløsning.

#### Til vedlegg 4.5.4 Metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling

Slik vi tolker høringsbrevet og forslaget til nytt vedlegg 4.5.4 at modellen utviklet av Oslo Economics i sin helhet skal erstatte dagens vedlegg 4.4.2 og metodikken som er beskrevet der.

Hvis denne tolkningen er riktig, er det positivt at Bane NOR erstatter den gamle trinnvise modellstrukturen og den til dels vage beskrivelsen av metodikken med én modell. Vi ser likevel noen svakheter i modellen slik den er presentert i høringsutkastet:

- Oslo Economics tar forbehold om modellen som ikke er fullstendig. Den krever at Bane NOR må gjøre egne antakelser. Spesielt når det gjelder kostnader for «følgevirkninger» og «driftskostnader» skriver Oslo Economics at «sideberegninger av konsekvensene kan være nødvendig». Modellen er lagt opp slik at «konsekvensene kan vurderes på en forenklet måte som kan være mer eller mindre viktighetsnær». Vi forventer at Bane NOR supplerer modellen med en beskrivelse for hvordan denne typen problemstillinger skal hensyntas i modellen. Denne supplerende beskrivelsen bør også være gjenstand for høring.
- Oslo Economics anbefaler at Bane NOR kalibrerer modellen basert på reelle konflikter og at resultatene vurderes av en uavhengig part. Dette skal sikre at både Bane NOR og togoperatørene kan være trygge på at modellen gir valide og troverdige resultater. Vi forventer at Bane NOR gjennomfører en slik kalibrering og testing av modellen før den tas i bruk.
- Det er ikke beskrevet hvordan avganger fra forskjellige togoperatører skal behandles når totaltilbudet på en strekning med ruteleiekonflikt består av tog fra flere operatører. Vy har ved flere tilfeller de siste årene hvor Bane NOR brukte den gamle metoden for samfunnsøkonomiske vurderinger kommentert at vi mener at totaltilbudet på en fellesstrekning må vurderes operatøreuavhengig. Vi ønsker at Bane NOR presiserer hvordan denne problemstillingen skal håndteres i den nye metoden.

Som også tidligere påpekt mener vi at 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. 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.

Med vennlig hilsen



**Otto S. Roheim**

Juridisk direktør