

Bane NORs sammendrag av saksbehandling av høringsvarene for Network Statement 2024

JBF	Kapittel i NS 2024	Høringsvarene fra jernbaneforetak og andre interessenter	Kommentarer og forslag til endring fra Bane NOR	Fagansvarlig enhet / saksbehandler
PERSONTOG				
Flytoget	Innledning	Flytoget har gjennom flere år påpekt at høringsvar ikke blir svart ut eller avklart av Bane NOR i årlige høringsprosesser. Flytoget er tilfreds med at Bane NOR i etterkant av høringen på Network Statement 2023 innkalte alle jernbaneforetakene til et høringsmøte, samt at Bane NOR innkaller til både samrådsmøte og høringsmøte for Network Statement 2024.	Bane NOR ønsker å styrke involveringen i høringen av nettveiledning, og vil fortsette denne prosessen med samråds- og høringsmøter	Kunde og marked v/Marked og Persontrafikk
Flytoget	1.1.2 Jernbanesektoren i Norge	Flytoget ønsker å gjøre Bane NOR oppmerksom på at det er en feil i figuren. Mantena AS er eid av nærings- og fiskeridepartementet og ikke samferdselsdepartementet slik tegningen angir.	Takk for info. Dette er korrigert.	Kunde og marked v/Marked
Flytoget	1.3.2 Rettslige forhold	Flytoget henviser til ordlyd i 1.3.2.1 som sier «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.» Flytoget ønsker å påpeke at vi står ved vårt syn som angitt i høringsvar til tidligere versjoner av Network Statement om at Network Statement inneholder så mange definisjoner av tjenesten og partenes rettigheter at dette dokumentet bør være juridisk bindende for Bane NOR. Ikke minst fordi Bane NOR også bruker Network Statement til å stille krav til jernbaneforetakene som vi oppfatter er rettslig bindende for jernbaneforetakene. Vi vil følge opp vårt syn videre i den pågående prosessen med revisjonen av AST.	<p><i>Se våre kommentarer fra NS 2023 som vi fortsatt står inne for:</i></p> <p><i>Network Statement inneholder den informasjon som Network Statement må inneholde etter jernbaneforskriften kapittel 5. For en del av denne informasjonen vil det følge av andre bestemmelser i jernbaneforskriften eller andre forskrifter at Bane NOR har forpliktelser knyttet til den, men det betyr ikke at Bane NOR skal ta på seg et juridisk forpliktende ansvar for all informasjon i Network Statement. Bane NOR opprettholder sitt syn om at Network Statement som</i></p>	Konsernjuridisk Kunde og marked v/Marked

			<p>utgangspunkt er et informativt dokument.</p> <p>Bane NOR har forpliktet seg til å oppfylle enkelte deler av Network Statement gjennom AST. Det skal gjennomføres en større revisjon av AST i 2022-2023 og det vil bli mer naturlig å se på de spørsmålene Flytoget tar opp i den forbindelse.</p>	
Flytoget	Del 4 – Kapasitetsfordeling	<p>Flytoget er tilfreds med at Bane NOR innfører en ny, transparent modell for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling, da vi håper at dette vil kunne føre til at man utnytter samfunnsøkonomisk analyse i større grad enn i dag, og i samsvar med blant annet høringsnotatet til nåværende jernbaneforskrift (s. 15-16): «En for utstrakt bruk av prioriteringsrekkefølgen i § 9-5 kan få som konsekvens at samfunnsnyttige togtjenester [...] feilaktig kan få lavere prioritet i mange situasjoner enn det de egentlig skal ha hvis man tar hensyn til togenes samfunnsnytte. Det er også uheldig at søkere vegrer seg for å søke om attraktive ruteleier fordi de ikke tror de vil få dem tildelt.»</p> <p>Vi har imidlertid følgende innspill til modellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modellen ser bort fra nytteeffekter knyttet til leverandør- og komfortpreferanser <p>Ulike deler ved merkevare-, komfort- og serviceelementet er årsaken til at Flytoget, til tross for nærmest identisk reisetid med Vy, fortsatt har en betydelig markedsandel for tilbringerreiser til Oslo Lufthavn. Den nye modellen tar, i motsetning til dagens modell for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling, ikke hensyn til dette.</p> <p>Omformulert er det et faktum at dersom nytteeffekter knyttet til leverandør- og komfortpreferanser var neglisjerbare forhold, ville ikke Flytoget hatt kunder – og dersom ikke modellen fanger disse forholdene opp vil dette kunne bli en dels selvoppyllende profeti, da det vil være en strekt forhøyet risiko for at vi ikke vil få tildelt tilstrekkelig gunstige ruteleier.</p>	<p>Det er ikke lagt inn komfortelement i modellen, siden elastisiteter for komfort ikke finnes. Her måtte en eventuelt gjort kvalitative vurderinger, og det er vurdert som å være for stor usikkerhet knyttet til dette. Når det gjelder tidsverdiene benytter modellen etablerte tidsverdier innen transportsektoren.</p>	Kunde og marked v/Ruteplan

		<p>Flytoget forventer at modellen utbedres til også å omhandle nytteeffekter knyttet til leverandør- og komfortpreferanser før denne tas i bruk.</p> <ul style="list-style-type: none"> • For tilbringerreiser skal tidsverdiene for hovedtransportmiddel benyttes I Jernbanedirektoratets egen veileder for samfunnsøkonomiske analyser er det et tydelig prinsipp om at det for tilbringerreiser er tidsverdiene for hoved-transportmiddelet som skal benyttes. Dette kommer også tydelig frem i dagens beskrivelse av samfunnsøkonomisk verdsetting i Network Statement. Vi kan imidlertid ikke se at den nye modellen er eksplisitt på dette. Vi forventer at dette utbedres i endelig versjon. • Samfunnets effektivitetstap ved skattefinansiering må hensyntas Slik vi forstår modellen, hensyntar modellen kun antall passasjerer om bord og tilegner disse en tidsverdi for forbrukt tid. Modellen vil derfor konsekvent premiere subsidierte avganger, med der en ikke ubetydelig andel av reisende ikke egentlig har betalingsvilje til å foreta reisen – da på bekostning av tog med noe færre reisende, men der samtlige har betalingsvilje ut over den faktiske produksjonskostnaden. For å bøte på dette, må modellen, ta inn over seg et effektivitetstap for samfunnet med at for mange reiser gjennomføres med det subsidierte produktet, f. eks gjennom beregning av effektivitetstap ved skattefinansiering. Altså, dersom konsekvensen av en endring er at kunder går over fra et subsidiert produkt til et ikke-subsidiert produkt må dette fremkomme som en positiv effekt i modellen. Alternativt må man beregne alternativene ut ifra et tenkt utgangspunkt der de to produktene er identisk priset for den reisende. For å komme frem til dette kan man benytte seg av priseelastisiteter. • Egnethet for tilfeller der deler av reisen erstattes med alternativ transport For at modellen skal være nyttig for bruk også i tilfeller der deler av reisen til en eller flere av de involverte aktørene må erstattes med alternativ transport, bør modellen bygges til å hensynta dette. Det bør også inngå en metodisk beskrivelse av fremgangsmåten for bruk av modellen i slike tilfeller. 	<p>Dette innspillet innebærer også at en må inkludere satsen for hoved-transportmiddel for reisende hos alle operatører og transportmidler. Dette kan være for eksempel fly, bil eller buss, der toget fungerer som tilbringertransport. Det er vurdert at en slik funksjonalitet vil komplisere modellen unødvendig mye. Bane NOR ønsker at dette skal være en generell modell som skal gjelde for hele landet. Formålet med modellen er å bruke den som et utgangspunkt for å løse konflikter. Dersom en konflikt mellom en operatør med for eksempel høy andel flyreisende vil ha lik verdsetting som en operatør med et lavt antall flyreisende, vil det gjøres supplerende beregninger med tidsverdien for hoved-transportmiddelet for å sikre at beregningen blir mer riktig.</p> <p>Offentlig kjøp er også noe som er mulig å inkludere i modellen, men det er noe som vil komplisere den enda mer. Bane NOR ønsker at dette skal være en generell modell, og den skal brukes som et</p>	
--	--	---	--	--

			<p>utgangspunkt for å løse konfliktene. Det er også slik at den største virkningen i slike caser er endring i tidskostnad, men hvis det vurderes at offentlig kjøp er en vesentlig virkning som vil tilfalle kan dette legges inn som en sideberegning.</p> <p>Det er uklart hva det spørres etter i den nederste kommentaren. Dersom det dreier seg om at operatørene må tilby buss for tog, vurderes dette som ikke relevant ettersom det ikke vil settes inn alternativ transport for et ruteleie som ikke vil gå i fremtiden. Dersom det er snakk om at de reisende må benytte seg av et annet transportmiddel, tar modellen hensyn til dette ved at den antar at de reisende vil ta den neste tilgjengelige togavgangen. Det kan også inkluderes at noen vil kjøre bil, ta buss eller sykle, men det vurderes at dette er noe som kompliserer modellen mer enn det som er ønsket. Det presiseres at hovedkomponenten i beregningene er endret tidskostnad.</p>	
Flytoget	4.3.1 Kapasitetsbegrensninger	<p>Dette kapittelet har nylig vært gjenstand for klage som Flytoget har vært involvert i. Bane NOR har av SJT blant annet fått kritikk for å benytte «gjeldende plan» som kriterium for omdirigering/reduksjon av trafikken. Videre fremstår kapittelet for oss rotete og inneholder en beskrivelse som vi</p>	<p>Med bakgrunn i høringen har Bane NOR skrevet om deler av kapittel 4 og avholdt et eget møte hvor endringene er gjennomgått.</p>	Kunde og marked v/Ruteplan

	som påvirker trafikken	<p>sliter med å forstå at speiler de generelle reglene i kapasitetsfordelingsprosessen, som SJT i sitt vedtak viser til at skal benyttes, og som Bane NOR også viser til i nye pkt. 4.2.1.2 Midlertidige kapasitetsbegrensninger. Bane NOR bør beskrive nærmere hvordan de konkret vil involvere søkerne for å oppfylle jernbaneforskriftens vedlegg IV.</p>	<p>Bane NOR mener at disse endringer oppfyller bestemmelsene i jernbaneforskriften.</p>	
Flytoget	Del 5 – Tjenester og priser	<p>I stedet for å gi kommentarer til ulike kapitler i del 5 velger Flytoget å komplettere/stille seg bak flere av SJT sine kommentarer i SJTs innspill til Bane NORs rapportutkast om nye infrastrukturavgifter, brev fra SJT til Bane NOR datert 26.09.22.</p> <ul style="list-style-type: none"> Valg av SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganlegg Flytoget etterlyser, i likhet med SJT, en ytterligere forklaring på hvor relevant SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganlegg er for jernbaneinfrastrukturkostnader ettersom denne prisindeksen synes å være utsatt for mye større svingninger enn SSBs konsumprisindeks. Insentiver til jernbaneforetakene for å minimere slitasjen på infrastrukturen Flytoget etterlyser er bedre forklaring på hvorfor BN endrer grunnavgiften fra bruttotonn-km til tog-km. Når modellen går fra brutto-tonn/-km som i dag og over til tog-km så fjerner man en eksisterende mekanisme som gir jernbaneforetakene insentiver til å slite mindre på infrastrukturen. Det å fjerne den eksisterende mekanismen er i motstrid med det SJT etterlyser i kapittel 3.1.4 i sitt brev, hvor de nettopp etterlyser mekaniser som gir jernbaneforetakene insentiver til å ta valg som fører til at de sliter mindre på infrastrukturen. Markedssegmentering og anbefalinger fra Oslo Economics Flytoget mener at Bane NOR må ta SJTs kommentar «SJT mener Bane NOR bør vurdere om påslaget som de fastsetter for Flytoget fører til at selskapet taper kunder til Vy som er i PSO-segmentet. I så fall kan det bety at påslaget som er fastsatt for Flytoget gir Vy en konkurransefordel, eventuelt og vrir konkurransen til ulempe for Flytoget.» til etterretning. Det er ingen tvil om at et påslag for markedsområde hovedflyplass som kun treffer Flytoget og ikke Vy vil gjøre at Flytoget taper kunder til Vy og vrir konkurransen til ulempe for 	<p>Prisindeks: siden 2021 har prisene i Bane NORs avtaler med Spordrift blitt justert med SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veger. Kostnadsindeksen måler prisutviklingen på innsatsfaktorene materialer, maskiner og arbeidskraft. Dette er antagelig mer relevant for vedlikeholdskostnadene i Bane NOR enn f.eks. konsumprisindeksen som beskriver utviklingen i konsumpriser for varer og tjenester ettersom private husholdninger. Bane NOR har vært i kontakt med SSB for å se på mulighetene for å utvikle en egen prisindeks for jernbane. Det viser seg at det er mange utfordringer knyttet til dette bla. pga. få tilbydere. Konklusjonen er derfor fortsatt at den valgte prisindeksen er den beste vi har.</p> <p>Overgangen fra brutto tonnkm til togkm: Dette valget er tatt med utgangspunkt i § 6-1 (1) som sier at «Avgiftene skal fastsettes i samsvar med forskriften her og</p>	Kunde og marked v/Økonomi

		<p>Flytoget. Flytoget vil vurdere å benytte jernbaneforskriftens § 11-3 i tilfelle Bane NOR ikke tar hensyn til den konkurranseskjevheten som inntreffer mellom Vy og Flytoget i markedssegmentet.</p> <p>I tillegg ønsker Flytoget å påpeke at utgiftsnivået ved å drive et jernbaneforetak påvirkes vesentlig av både økte infrastrukturavgifter og strømavgifter ved togkjøring i disse dager. Selv om togkundene i flyplasssegmentet er mindre prisfølsomme enn vanlige kollektivreisende er de ikke så lite prisfølsomme at de velger toget for enhver pris – spesielt ikke når togtrafikken i tillegg viser tendenser til vedvarende dårligere punktlighet som følge av hyppigere feil på infrastrukturen. Kollektivandelen til flyplassen vil gå ned når bil eller andre transportmidler oppleves som mer optimale. Dette forholdet må Bane NOR utrede ytterligere før påslaget for markedsområde hovedflyplass kan innføres.</p> <p>• Ramsey-tilnærming og markedsdata brukt til prognoser for trafikken fremover</p> <p>Flytoget støtter SJTs oppfordring som sier <i>«Etter vår oppfatning bør Bane NOR blant annet bruke nyere markedsdata og mer relevant markedsinformasjon når dere analyserer markeder og beregner korrekte påslagssatser i de ulike markedssegmentene.»</i> Det er viktig at alle virkningene av pandemi, krig i Europa, strømpriser og endrede økonomiske forhold forstås og tas høyde for i beregning av avgifter. Videre er det viktig at jernbaneforetakene gis mulighet til å gi innspill om markedsmessige forhold knyttet til egen operasjon.</p>	<p>slik at infrastrukturen blir utnyttet på en samfunnsøkonomisk effektiv måte». Overgangen sørger for at vi minimerer bortfall av trafikk. Vi jobber videre med å se på effekten av aksellast, vekt og hastighet på slitasjen.</p> <p>Markedssegmentering og eventuell konkurransevidning som følge av påslag: Det kan bli snevert å se kun på at Vy får sitt vederlag justert som følge av endringer i infrastrukturavgiftene. De to togselskapene har ulike rammebetingelser både når det gjelder finansiering, takstsystem og avganger gjennom Romeriksporten. At Flytoget dekker sine kostnader på annen måte enn offentlig kjøp, er en rammebetingelse selskapet har operert under gjennom en årrekke. Det er ikke åpenbart at akkurat påslaget skulle være konkurransevridende i denne settingen.</p> <p>Når vi ser på årene 2012-2021 ser vi ingen sammenheng mellom Flytogets markedsandel og infrastrukturavgiftene. I alle årene før covid-pandemien brøt</p>	
--	--	---	--	--

			<p>ut har Flytoget gått med solid overskudd, til tross for at de betalte betydelig mer i avgifter i årene før 2019 enn de gjør med den foreslåtte modellen. I normalår vil dermed ikke Flytoget nødvendigvis ha behov for å velte påslaget over på kunden. Flytoget melder at de forventer lønnsomhet allerede i 2022. (Høyere bompenger og mer fokus på miljøet kan gjøre at heller toget oppfattes som mer attraktivt. Økte priser også for å eie/kjøre elbil)</p>	
Flytoget	7.3.7.2.2 Installasjoner knyttet til «Tilstandsovervåking av rullende materiell»	Flytoget henviser til ordlyd « <i>JBF har selv ansvar for at alle tog/vogner er utstyrt med RFIDbrikker i henhold til gjeldene prinsipper</i> », og ønsker å påpeke at Bane NOR ikke på noe sted har informert om hva gjeldende prinsipper er.	En RFID veiledning er utarbeidet og linket fra Network Statement kap. 7.3.7.2.2	Eiendom v/Fag og utvikling
Flytoget	Flytoget har følgende generelle kommentarer til Network Statement 2024:	Bane NOR stiller flere krav til kjøretøy gjennom Network Statement og i Bane NORs egne regelverk, til tross for at Bane NOR i Network Statement kapittel 3.4.1 sier « <i>SJT gir tillatelse til å ta i bruk kjøretøy, jf. samtrafikkforskriften.</i> » og « <i>Nasjonale tekniske krav til kjøretøy kommer frem av kjøretøyforskriften.</i> ». Flytoget ønsker å påpeke at det ikke er Bane NOR sin oppgave å stille krav til kjøretøy, da dette i sin helhet er regulert av lover og forskrifter. Et eksempel hvor Bane NOR stiller krav som ikke er hjemlet i lover og forskrifter er innenfor området klatrebarhet på kjøretøy.	Bane NOR tar med Flytogets påpeking i arbeidet videre med innholdet.	Drift og teknologi v/Trafikk – Framføringssikkerhet
Vy Vygruppen AS, CargoNet AS, Vy Tog	2.3.11.1 Strekninger med	Tidspunkter for å ta i bruk ERTMS på ulike (del-) strekninger må oppdateres	Nye ERTMS åpningsdatoer: • Nordlandsbanen (Grong) – Bodø / 2024	Drift og teknologi v/Driftsoperativ Koordinering og støtte

AS, Vy Gjøvikbanen AS	fjernstyrte driftsformer		<ul style="list-style-type: none"> • Gjøvikbanen (Roa) – Gjøvik / 2023 • Bergensbanen (Hønefoss) – (Arna) / tidligst 2025 • Rørosbanen/Solørbanen (Kongsvinger)/(Hamar)-(Støren) / tidligst 2025 Network Statement er oppdatert.	
Vy	2.4.2.1 Støy	<p>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.</p> <p><i>«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.»</i></p>	<p>Norske tog bekrefter at PE-modus (økonomisparemodus) kan benyttes ved kuldegrader. Bruk av PE-modus reduserer støynivået med inntil 10dB. Det bør derfor innføres som standard rutine å aktivere PE-modus ved hensetting av materiell som har denne funksjonen.</p>	Kunde og marked v/Marked
Vy	4.3 Midlertidige kapasitetsbegrensninger	<p>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 nettleiing for 2024 beskriver hvordan Bane NOR foreslår å håndtere bestemmelsene i jernbaneforskriftens vedlegg IV knyttet til planlagte infrastrukturarbeider.</p> <p>Så langt har vi ikke sett endringer i hvordan Bane NOR håndterer planlagte infrastrukturarbeider og andre kapasitetsbegrensninger i X-60-prosessen.</p> <p>Vi etterlyser derfor informasjon i nettleiingen om hvordan Bane NOR konkret vil oppfylle bestemmelsene i jernbaneforskriften. Det gjelder spesielt for følgende punkter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inndelingen av alle banearbeider og andre kapasitetsbegrensninger i kategoriene som er oppgitt i nettleiingens avsnitt 4.3.2 (kapasitetsbegrensninger med liten, middels, stor og veldig stor 	<p>Med bakgrunn i høringen har Bane NOR skrevet om deler av kapittel 4 og avholdt et eget møte hvor endringene er gjennomgått. Bane NOR mener at disse endringer oppfyller bestemmelsene i jernbaneforskriften.</p> <p>Følgende tiltak er innarbeidet eller vil bli innarbeidet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ARBIS oppdateres slik at hvert brudd er kategorisert med en TCR-kategori. • Oppdatere kapittel 4.3.2. enten med alle TCR- 	Kunde og marked v/Ruteplan

		<p>påvirkning på trafikken). Bane NOR foretar ikke en slik inndeling av banearbeidene i dag</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 	<p>kategorier eller en forklaring på hvorfor vi ikke beskriver alle kategoriene i dette kapittelet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beskrive prosessen for å utarbeide alternative løsninger iht. jernbaneforskriftens vedlegg IV, punkt 16, for hvordan banearbeider med veldig stor påvirkning på trafikken skal gjennomføres – både i NS og i prosedyren for langsiktig kapasitetsfordeling for arbeid i spor. • Beskrive prosessen for hvordan togoperatørene blir involvert i disse utredningene, samt prosess og tidsfrister for hvordan togoperatørene kan gi innspill til alternativer som ønskes utredet – både i NS og i prosedyren for langsiktig kapasitetsfordeling for arbeid i spor og langsiktig kapasitetsfordeling for søkere. 	
Vy	4.3.2.1 Kriterier for	Vi forventer at Bane NOR tar hensyn til Statens jernbanetilsyns kommentarer i vedtaket etter klage fra Vygruppen AS på Bane NORs føringer	Med bakgrunn i høringen har Bane NOR skrevet om deler av	Kunde og marked v/Ruteplan

	omdirigering ved midlertidige kapasitetsbegrensninger med svært stor påvirkning på trafikken	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).	kapittel 4 og avholdt et eget møte hvor endringene er gjennomgått. Disse endringer oppfyller bestemmelsene i jernbaneforskriften. Følgende tiltak er innarbeidet eller vil bli innarbeidet: <ul style="list-style-type: none"> • Bane NOR vil formulere tydelige kriterier for omdirigering ved midlertidige kapasitetsbegrensninger med svært stor påvirkning på trafikken i NS og i prosedyren langsiktig kapasitetsplanlegging for søkere og muligens i prosedyren årlig kapasitetsfordeling for søkere. Her må vi sikre at vi hensyntar aktuelle vedtak. 	
Vy	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	Med bakgrunn i høringen har Bane NOR skrevet om deler av kapittel 4 og avholdt et eget møte hvor endringene er gjennomgått. Disse endringer oppfyller bestemmelsene i jernbaneforskriften. Følgende tiltak er innarbeidet eller vil bli innarbeidet:	Kunde og marked v/Ruteplan

		<p>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.</p> <p>Seinest til rutetermin R24 forventer vi at Bane NOR implementerer gjeldende forskriftskrav og tilpasser sine interne planprosesser i samråd med togoperatørene.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Det er etablert en tidsplan for operativ fase i NS og kapittel 4.2.3. og 4.3.4. er justert. 	
Vy	4.5.1 Årlig kapasitetsfordeling – tidsplan og brev om oppstart planlegging	<p>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:</p> <p>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.</p>	<p>Se Bane NORs svar fra NS 2023 høringsrapporten: <i>Denne prosessen endres ikke for R24.</i></p> <p>Ruteplan vil arbeide for at Bane NORs interne prosesser er så gode at vi har alle planforutsetninger tilgjengelige i tide slik at disse også kan bli sendt med på høringen av NS, slik at oppstartbrev ikke vil være nødvendig.</p>	Kunde og marked v/Ruteplan
Vy	4.5.1.2 Fordelingsprosessen – forslag til ruteplan	<p>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.</p> <p>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</p>	<p>Ruteplan har ansatt egen ressursplanlegger som vil være i dialog med alle foretak gjennom hele prosessen.</p>	<p>Kunde og marked v/Ruteplan</p> <p>Kunde og marked v/Marked</p>

		<p>hensettingsområde. Vi legger til grunn at Bane NOR publiserer et fullstendig utkast til hensettingsplanene for alle hensettingsområder seinest sammen med utkastet til ruteplanen når høringsperioden for rutetermin R24 starter.</p>	<p>Ruteplan vil publisere et fullstendig utkast til hensettingsplanene for alle hensettingsområder seinest sammen med utkastet til ruteplanen når høringsperioden for rutetermin R24 starter.</p>	
Vy	<p>4.5.3 Fordeling av restkapasitet (ad hoc-søknader)</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 ferdigstilling av hensettingsplaner for sporbrudd utløser behov for replanlegging og har negative konsekvenser for helhetlig og gjennomgående produksjonsplanlegging.</p>	<p>Tidsplan for operativ fase er etablert i NS.</p> <p>Bane NOR (tjenesteeier Hensetting) arbeider med å etablere rutiner og team for å kunne imøtekomme forskriftens krav om endret hensettingskapasitet.</p>	<p>Kunde og marked v/Ruteplan</p>
Vy	<p>4.5.4 og 4.5.5 Samordnings</p>	<p>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</p>	<p>Søknader om kapasitet til vedlikehold skal behandles på lik linje med øvrige søknader, også</p>	<p>Kunde og marked v/Ruteplan</p>

	<p>prosess og tvisteløsning prosess, samt 4.3.1.1 Fordeling av kapasitet til vedlikehold, fornyelsesarbeider og kapasitetsøkende tiltak</p>	<p>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.</p>	<p>når det gjelder prioritering og håndtering av konflikt. Dette følger derfor prosessen og skulle ikke trenge en egen beskrivelse.</p>	
Vy	<p>4.5.6 Fastlagt ruteplan</p>	<p>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.</p>	<p>Ruteplan vil publisere en detaljert oversikt over tildelt hensettingskapasitet når ruteplanen fastlegges, ikke bare lokasjon for hensetting. Forventes med egen ressurs på plass.</p>	<p>Kunde og marked v/Ruteplan</p>
Vy	<p>5.3.2. Metode for beregning av pris for den minste pakken med tjenester</p>	<p>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 nattogtrafikken 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.</p> <p>Vi tolker teksten i avsnitt 5.3.2.3 slik at Vy tåg ABs trafikk på Ofofbanen 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 Ofofbanen</p>	<p>Tåleevne er kun relevant i fastsettelsen av påslag, vi har dessverre ikke mulighet til å ta hensyn til dette i vesentlig grad i estimeringen av grunnpris. Samme prinsipp må gjelde for hele nettet.</p> <p>Vy Tåg AB vil ikke få påslag med mindre de får et annet rammeverk.</p> <p>Det kan være mulig å høre med staten om det finnes noen form for kompensasjonsordning e.l.</p>	<p>Kunde og marked v/Økonomi</p>

		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.		
Vy	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.	Det er utarbeidet et dokument som beskriver prosessen med aksjonskort i samarbeid med KIP (Kunde-informasjonsprogrammet). Togselskapene vil bli involvert når dette er forankret i Bane NOR	Drift og teknologi v/Trafikk – Framføringssikkerhet
Vy	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 <i>tildelt</i> , ikke <i>søkt</i> hensettingskapasitet legges til grunn for fakturering av infrastrukturavgifter.	Tildelt kapasitet legges til grunn for fakturering av infrastrukturavgifter. Takk for innspill. Vi vil se på en ny prismodell for hensetting frem mot NS25.	Kunde og marked v/Marked
Vy	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.	Dette innspillet arbeides det med til NS 2025	Eiendom v/Fag og utvikling

		<p>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.</p>		<p>Kunde og marked v/Ruteplan</p>														
Vy	<p>Til vedlegg 4.2.4.1 Søknadsskjema for infrastruktur kapasitet</p>	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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: <table border="1" data-bbox="488 1161 1397 1273"> <thead> <tr> <th>STÅSTED</th> <th>MATR TYPE</th> <th>ANK TOG NR</th> <th>AVG TOG NR</th> <th>ANK KL</th> <th>AVG KL</th> <th>DAG MØNSTER</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>FIL</td> <td>75</td> <td>12290</td> <td>12293</td> <td>20:52:00</td> <td>04:50:00</td> <td>0000111</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> 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 	STÅSTED	MATR TYPE	ANK TOG NR	AVG TOG NR	ANK KL	AVG KL	DAG MØNSTER	FIL	75	12290	12293	20:52:00	04:50:00	0000111	<p>Søknadsskjemaet er en midlertidig løsning i påvente av at dette implementeres og søkes direkte i BEST-L. En slik løsning vil tidligst kunne være på plass fra R25 eller R26. Bane NOR vil innkalle til et eget møte for gjennomgang om bruk av skjemaet og eventuelt behov for mindre justeringer.</p>	<p>Kunde og marked v/Ruteplan</p>
STÅSTED	MATR TYPE	ANK TOG NR	AVG TOG NR	ANK KL	AVG KL	DAG MØNSTER												
FIL	75	12290	12293	20:52:00	04:50:00	0000111												

		<p>gjelder kun f.eks. t.o.m. 31.07.2024, er det ikke mulig å spesifisere dette direkte i bestillingsskjemaet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det er uklart hva som er gyldige valg i feltene «<i>TYPE SPORBRUK</i>» og «<i>FASILITETER /TJENESTER</i>» • 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 <p>Vi forventer at Bane NOR forbedrer søknadsskjemaet for å unngå misforståelser og sikre et korrekt bestillingsgrunnlag i tilfelle det er behov for konfliktløsning.</p>		
Vy	<p>Til vedlegg 4.5.4 Metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling</p>	<p>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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. 	<p>Følgevirksomheter, som for eksempel tomkjøring, eller at mer enn én avgang må fjernes dersom det ene toget ikke får ruteleiet, tas med i modellen. Det finnes en veiledning knyttet til hvordan man hensyntar dette. Det er ikke tenkt at modellen skal ha funksjonalitet som kan ta hensyn til alle tenkelige forhold.</p>	<p>Kunde og marked v/Ruteplan</p>

		<ul style="list-style-type: none"> 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. <p>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</p>	<p>Modellen skal danne et utgangspunkt, og andre virkninger må inkluderes på siden. Utvikling av modellen vil baseres på erfaring og vurderes i fremtidig revidering.</p> <p>Poenget til Oslo Economics handler om et enkelt-parameter i modellen vedrørende konflikt mellom gods- og persontransport. Satsene for godstransport er basert på forsinkelser i avvik, men siden markedet vil ha god tid til å tilpasse seg, vil ikke nødvendigvis alle varene bli forsinket ettersom disse kan transporteres i forkant eller på alternativt transportmiddel. Siden det ikke er en direkte forsinkelse så justeres tidsverdiene ned med en faktor. Denne faktoren er ikke dokumentert og må kalibreres på bakgrunn av erfaring.</p> <p>Modellen er operatørnøytral ettersom inputen for persontog vil være å legge inn neste mulige avgang uavhengig av operatør. Dette er beskrevet i veilederen. Det er derfor viktig å legge inn riktig informasjon om hva som vil være det neste reelle alternativet</p>	
--	--	--	---	--

			<p>fra de bestemte stasjonene som analyseres.</p> <p>Bane NOR er en nøytral part i slike konflikter. Oslo Economics, som har utviklet verktøyet, er også en nøytral part. Det kan ikke være opp til operatørene å kreve hva som legges i analysene. Alle operatører har egne meninger og agenda, og Bane NOR legger til grunn en mest mulig objektiv og transparent metode. Verdien i analysen er at den gjøres likt for alle.</p>	
GODSTOG				
Green Cargo	Generellt	Tidigare år har det varit väldigt svårt att få återkoppling från Bane NOR på de inspel vi skickat in vid höringar samt även se övriga järnvägsföretags höringssvar. Denna process behöver förbättras, samt förtydligas. Till exempel bör alla få företagsspecifika svar från Bane NOR samt att dessa sedan läggs ut på NWS sidan, minst en notis om att höringssvar finns att tillgå i alla fall.	Bane NOR har publisert sin høringsrapport for NS 2023. Samtidig erkjenner vi at prosessen samt de konkrete faglige høringsvarene kan forbedres/tydeliggjøres.	Kunde og marked v/Marked
Green Cargo	Sporavgiften	Positivt att Bane NOR differentierar grunnprisen på olika marknads-segment istället för att se hela marknaden som en. Vi ser det som positivt att sporavgiften ändras till att baseras på tågkilometer istället för på bruttotonkilometer, för att gynna godstrafiken.		Kunde og marked v/Økonomi
Green Cargo	Förslag	Gällande differentiering av sporavgifter, så har Green Cargo förslag på en nyttjandegradsavgift för järnvägsföretag som inte utnyttjar tilldelad kapacitet fullt ut. Om ett järnvägsföretag t ex fått ett specifikt tågläge som möjliggör lång tåglängd och som det bara finns ett fåtal av, vilket då är ett eftertraktat tågläge, och järnvägsföretaget i fråga inte nyttjar tågläget fullt	Vi kan vurdere om dette er mulig, men det kan nok være vanskelig i praksis.	Kunde og marked v/Økonomi

		<p>ut, så borde Bane NOR kunna ta ut avgift på det järnvägsföretaget, alternativt dra tillbaka tågläget, så att annan part kanske kan nyttja tågläget istället. Det måste ju kosta precis som det gör när man inte nyttjar tågläget alls.</p>		
Green Cargo	Reservationsavgiften och ömsesidighet	<p>Reservationsavgiften har ingen ändring i NWS 2024, en ändring sker nu i R-23. Dock, från att ha gällt från dag 59 innan tågets avgångsdatum till direkt inför tågets avgångsdatum i 3 olika nivåer, kommer reservationsavgiften nu gälla från det datum man tilldelats ett tågläge. Detta kommer att hämma möjligheten att utveckla godstrafiken och minska flexibiliteten på marknaden för godstrafik då ett dagligt tågläge nu kommer få en betydande kostnad om man ska boka av det för en lång period. Det hämmar möjligheten att presentera tåglägen som kunderna kan åka i vid uppstart av nya linjer, tid på dygnet osv. För järnvägsföretag ökar risken att våga satsa på t ex en ny linje. Kunderna bestämmer sig ofta när man ser att tåglägen finns och det tar tid att få förtroende hos kunderna för en ny linje. För att kunna erbjuda kunderna olika lösningar/upplägg måste man som järnvägsföretag ha lagt upp sitt utbud lång tid i förväg och då vara beredd på att behöva betala stora summor i reservationsavgifter, om inte kunderna väljer att boka in sig i tågen. Då man nu med reservationsavgiften kräver att man ska betala från den dag man tilldelats tågläget, hämmas utvecklingen av trafiken då fler "risker" införs av Bane NOR. Vi ser gärna att även denna avgift differentieras mellan olika segment för att möjliggöra att mer gods kan läggas på järnvägen. Denna avgift hämmar helt enkelt att få "mer gods på banen" som Bane NOR önskar få till.</p> <p>Green Cargo ser även att reservationsavgiften måste gälla Bane NOR kopplat till banarbeten/brudd, detta för att skapa ökad ömsesidighet. Generellt ser vi att det finns väldigt många krav och regler som gäller järnvägsföretagen, dock är så inte fallet för Bane NOR ofta går fria i vissa situationer.</p>	<p>Store kapacitetsutfordringar på nettet gjør at vi må sørge for at tildelt kapasitet i årlig ruteplan i størst mulig grad blir brukt.</p> <p>Bane NOR forstår innvendingen om at reservasjonsavgiften også burde gjelde i tilfeller med ubenyttet kapasitet knyttet til arbeid i sporet. Vi vil ta med oss innspillet videre og vurdere hva som er mulig.</p>	<p>Kunde og marked v/Økonomi</p> <p>Kunde og marked v/Gods</p>
Green Cargo	Kapacitetsfordelning	<p>Green Cargo ser positivt på den nye værderingsmodellen som skall säkra en mer korrekt fördelning över vilket/vilka tåg som bör prioriteras vid tåglägeskonflikter.</p>		Kunde og marked v/Ruteplan
ANDRE				

Rana Gruber	Økte avgifter på jernbanenettet	<p>Vi er gjort kjent med, via vår operatør Cargonet, at det legges opp til en kraftig økning i avgiftene for Rana Grubers bruk av banestrekningen vi benytter til transport av jernmalm.</p> <p>Rana Gruber frakter om lag 5 millioner tonn råmalm, årlig – som ikke er prosessert, på jernbanen. Dette er veldig sammenlignbart med stein og pukktransport og kan ikke sammenlignes med høykvalitets pellets som LKAB frakter eller ferdigprosessert jernmalmskonsentrat som Kaunis Iron frakter til Narvik.</p> <p>Vi reagerer på det svært mangelfulle underlaget BaneNor bruker i sine vurderinger av avgiftsnivå fremover for Rana Gruber ASA og de konsekvenser det eventuelt vil kunne få. På bakgrunn av det blir vi nødt til å følge opp denne høringen i flere kanaler i ettertid.</p>	Bane NOR vurderer prismodellen for NS2024 som forsvarlig å innføre, herunder med den økningen dette vil medføre for Rana Gruber i 2024. Samtidig lytter vi til signalene fra aktørene i segmentet angående økningene videre fremover og vil se på forutsetningene på nytt til NS2025.	Kunde og marked v/Økonomi Kunde og marked v/Gods
-------------	--	--	---	---

Fagansvar:

- **Eiendom v/Fag og utvikling**
- **Konsernjuridisk**
- **Kunde og marked v/Ruteplan**
- **Kunde og marked v/Godstrafikk**
- **Kunde og marked v/Økonomi**
- **Kunde og marked v/Marked**
- **Kunde og marked v/Persontrafikk**
- **Kunde og marked v/KTI Kunde og trafikkinformasjon**
- **Kunde og marked v/Alternativ transport**
- **Drift og teknologi v/Trafikk – Framføringssikkerhet**
- **Drift og teknologi v/Driftsoperativ Koordinering og støtte**

Saksnummer Network Statement 2024: 202202045

Bane NOR
Høring høsten 2022

