

Bane NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR
postmottak@banenor.no

Jernbanetorget 1
Postboks 19 Sentrum
0101 OSLO

Telefon: 23 15 90 00
Faks: 23 15 90 01
Kundetelefon: 815 00 777

Att.:

flytoget@flytoget.no
www.flytoget.no

Dato: 13.10.2023
Henvendelse til: Trine Pande-Rolfsen/Marita Bjerkestuen
Deres ref.: Saksnr. 202216529
Dok.nr.:
Kopi til:

Flytogets hørings svar til Network Statement 2025

Flytoget har gjennomgått høringsutkastet til Network Statement for 2025 og gir i dette brev våre kommentarer.

Flytoget har følgende spesifikke kommentarer til Network Statement 2025:

Del 1 – Generell informasjon

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 hørings svar 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.

Del 2 – Infrastruktur

Flytoget har ingen spesifikke kommentarer til denne delen.

Del 3 – Tilgangsbetingelser

Flytoget har ingen spesifikke kommentarer til denne delen.

Del 4 – Kapasitetsfordeling

Endringer i Network Statement 2025, fra høringsbrev:

- Ny tekst (Prinsipper for samordning) lagt til i kap. 7.3.3.6 Kapasitetsfordeling

Del 4 er oppdatert for å svare ut kravene i Common Structure og i Jernbaneforskriften. Ettersom noen av endringene vil påvirke søkernes interne prosesser, vil Ruteplan invitere til en gjennomgang av endringene.

Kapittel 4.3.1.1 – Utpekte TCR-er skal legges til grunn i kapasitetsfordelingen

Flytoget ønsker å påpeke at dette krever forutsigbarhet. Flytogets opplevelse er at brudd blir endret eller flyttet. For at dette skal fungere må alle utpekte TCR-er være satt og kan ikke endres i ettertid. Hva med ytelsesordningen når ruter ikke del-innstilles i ettertid?

Kapittel 4.3.2.2 – Frister for å gi detaljene om tilbudte ruteleier

Flytoget registrerer at for perioden X til X+3 foreslår Bane NOR å gi detaljer om tilbudte ruteleier ifm. midlertidige kapasitetsbegrensninger én måned før kapasitetsbegrensningen starter, under forutsetning av at togoperatørene har søkt om disse ruteleiene seinest to måneder før kapasitetsbegrensningen starter. Flytoget mener at i denne perioden bør Bane NOR levere detaljene om tilbudte ruteleier minst en og en halv måned før kapasitetsbegrensningen starter. Dette for å sikre at interne frister i Flytoget kan overholdes.

Kapittel 4.5.4 Samordningsprosess

Flytoget registrerer at Bane NOR legger til grunn at mål for punktlighet skal være et separat prinsipp for løsning, hvor det å nå fastsatte mål for punktlighet skal kunne være styrende for kapasitetsutnyttelsen.

Flytoget viser her til det overordnede samfunnsmålet for jernbanen som sier «*Jernbanedirektoratets samfunnsoppdrag tilsier at samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal tillegges betydelig vekt ved beslutninger innenfor sektoren. Gjeldende forutsetninger for samfunnsøkonomiske lønnsomhetsberegninger i transportsektoren tilsier at ulike trafikantgrupper skal tillegges ulik vekt ved beregning av konsekvenser av endringer i transporttilbudet, avhengig av forskjeller i betalingsvillighet. Dette innebærer bl.a. at konsekvenser for forretningsreisende skal tillegges større vekt enn konsekvenser for fritidsreisende og at konsekvenser ved lange reiser skal tillegges større vekt enn konsekvenser ved korte reiser*» (Jernbanedirektoratet, 2020).

Flytoget vil på basis av dette påpeke at den samlede samfunnsmessig mest lønnsomme utnyttelsen av jernbanen er å utnytte kapasiteten i jernbanesystemet ut fra flere hensyn enn bare "å nå fastsatte mål for punktlighet". Flytoget vil derfor peke på faren for at et for ensidig fokus på å oppnå punktlighetsmålet, med gitte forutsetninger, kan gi en fare for at man underutnytter de betydelige investeringene i jernbanens infrastruktur.

Tilleggssvar fra Flytoget om bruk av samfunnsøkonomisk analyse

Det er sentralt for Flytoget at korrekte, og differensierte tidsverdsettinger legges til grunn for analyser og prioritering av kapasitet i jernbanen. Flytoget har engasjert Vista Analyse til å se på dette. Vista Analyse skriver blant annet «*Et tilbud til det beste for de reisende krever differensierte tilbud for å kunne møte ulike reisendes behov og preferanser.*»

Flytoget mener at riktig prioritering mellom konkurrerende ønsker om ruteleier krever at et nyansert samfunnsøkonomisk analyseperspektiv brukes i alle relevante prioriteringsanalyser. Ulik tidsverdsetting bør brukes som utgangspunkt og reisende med ulike preferanser bør tillegges ulik vekt. Det gir samlet sett mest korrekt bruk av jernbanen, sett fra samfunnets side.

Del 5 – Tjenester og priser

Endringer i Network Statement 2025, fra høringsbrev:

- Ny grunnpris fra R25 – rapport om metodikk og beregninger av direkte kostnader for prising av den minste pakken med tjenester
- Påslag – rapport om metodikk og beregninger av påslag for den minste pakken med tjenester
- Årlige prisjusteringer i henhold til SSBs kostnadsindeks for drift og vedlikehold av veganlegg. 2023 prisene kommer frem i fig. kapitler:
 - o 5.3.3 Priser for den minste pakken med tjenester
 - o 5.7.1 Ytelsesordning
 - o 5.8.1 Årlige prisjusteringer
 - o 7.3.2.4 Priser (Stasjoner)
 - o 7.3.3.4 Priser (Godsterminaler)
 - o 7.3.5.4 Priser (Hensetting)
- Kap. 7.3.10.4 Priser – beskrivelse av kostnader og betaling for bruk av dieselpåfyllingsanlegg
- Ny beskrivelse av ytelsesordningen i kap. 5.7

5.2.5 Liste over markedssegmenter

Det står «*...listen over markedssegmenter skal fremgå av nettveiledningen og at den skal revideres minst hvert femte år*». Flytoget ønsker å påpeke at Bane NOR bør bruke nyere

markedsdata og mer relevant markedsinformasjon når markeder analyseres enn hva som oppgis i Network Statement. 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. «Oslo Economics' rapport om segmenter på norsk jernbane» datert 2018 er etter vårt syn en utdatert rapport gitt situasjonen i verden i dag. Videre er det viktig at jernbaneforetakene gis mulighet til å gi innspill om markedsmessige forhold knyttet til egen operasjon.

5.4.1 Kjørestrøm (elektrisk energi til togdrift)

Alle utgifter relatert omformings- og overføringstap i Bane NORs anlegg overføres i dag til operatørene som benytter infrastrukturen. Flytoget stiller spørsmål ved om Bane NOR ved en slik løsning har høye nok insentiver til å bedre sine anlegg såfremt alle utgifter viderefaktureres direkte.

5.4.2 Forvarming av passasjertog

Alle avbrudd i forsyningen til hensatte kjøretøy, uavhengig av om bruddet er over eller under 15 minutter, bør varsles. Dette fordi systemer på togene kan koble ned selv ved kortvarige avbrudd, og et JBF kan være avhengig av varsling for å ta nødvendige forhåndsregler i så måte.

5.7.1. Ytelsesordning

Kapittelet sier at «*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.*». Flytoget mener fremdeles at ordningen ikke er i tråd med jernbaneforskriftens §6-6 (1) som sier at «ytelsesordningen skal oppmuntre jernbaneforetakene og infrastrukturforvalter til å redusere forstyrrelsene på jernbanenettet til et minimum og forbedre jernbanenettets ytelse» ettersom den ikke er i nærheten av å støtte opp under en bedre ytelse på jernbanenettet. I beste fall gir ordning en kompensasjon for deler av de utgiftene et jernbaneforetak har som følge av driftsforstyrrelsene på jernbanen.

Når det er sagt er Flytoget positive til de endringene som gjøres i ytelsesordningen nå, men mener at det burde vært utført ytterligere grep for å sikre at ordningen fungerer i henhold til jernbaneforskriften.

Flytoget ønsker å påpeke viktigheten med at delinnstillinger og endring av stoppmønster som gjøres for å sikre bedre punktlighet og regularitet ikke belastes jernbaneforetakene. Dette er etablert praksis i dag, men burde fremkomme tydeligere også i Network Statement.

Del 6 – Drift og trafikkstyring

Endringer i Network Statement 2025, fra høringsbrev:

- Ny tekst i kap. 6.3.3.2 Uforutsette problemer

6.3.2.2 Særskilte tiltak i tilfelle forstyrrelser

Bane NOR henviser til jernbaneforskriften §10-4. Forskriften sier at det kun er «*i en nødssituasjon og når det er absolutt nødvendig*» at tildelte ruteleier kan trekkes tilbake. Videre sier forskriften at det kun er i «*en nødssituasjon eller når det er nødvendig på grunn av driftsstans kan infrastrukturforvalter forlange at jernbaneforetakene stiller til rådighet de ressurser som den anser som mest hensiktsmessig for å normalisere situasjonen så raskt som mulig*». Flytoget mener at teksten i kapittel 6.3.2.2 bør speile forskriftsteksten for å sikre lik forståelse av kravene. Videre mener Flytoget at kravet om kostnadsdekning ved bruk av rekvisisjonsrett må varsles vedkommende som Bane NOR anser å være ansvarlig for utløsning før kostnadene faktisk utløses.

6.3.3.2 Uforutsette problemer

Ny tekst i 6.3.3.2 er tydelig på kundeperspektivet. Under Bane NORs arbeid med håndbok for kundeorientert operativ avvikshåndtering har Flytoget gitt innspill på at begrepene «kunde» og «kundeorientert» må defineres. Disse innspillene har blitt tatt til følge i arbeidet med håndboken. Network Statement bør oppdateres tilsvarende og med annen relevant overordnet informasjon fra KOA.

6.5 Kunde- og trafikkinformasjon

Med henvisning til punktet over om kundeperspektivet ønsker Flytoget også å påpeke viktigheten av at partene er samstemte om hvilke kunder hver part har ansvaret for. Eksempelvis bør Bane NOR ved avvik kun informere om hvilke togstrekninger som er berørt, mens det bør være et jernbaneforetak sitt ansvar å informere om hvilke toglinjer som er berørt.

Del 7 – Serviceanlegg

Flytoget har ingen spesifikke kommentarer til denne delen.

Vedlegg

Flytoget har ingen spesifikke kommentarer til vedleggene utover det som er skrevet under de spesifikke delene av Network Statement over.

Flytoget har følgende generelle kommentarer til Network Statement 2025:

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 «*SJT gir tillatelse til å ta i bruk kjøretøy, jf. samtrafikkforskriften.*» og «*Nasjonale tekniske krav til kjøretøy kommer frem av kjøretøyforskriften.*». Flytoget ønsker igjen 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 henviser til trafikkregler for jernbanenettet, operativt regelverk og diverse andre vedlegg gjennom Network Statement. Flytoget ønsker å påpeke viktigheten av lik og oppdatert informasjon i alle kanaler.

Med vennlig hilsen
For Flytoget AS

Trine Pande-Rolfsen
direktør drift og teknisk