

## Network statement 2025

### Hørings svar fra Grenland Rail AS

#### *Innledning*

Vår generelle oppfatning er at Bane NOR har en god del områder som fungerer bra, vesentlig bedre enn i andre land, eksempelvis Sverige. Kapasitetstildelingen gjennom den årlige ruteplanprosessen samt tildeling av ad-hoc ruter av rutekontorene fungerer bra. Bestillingssystemene som BEST kortid, langtid og Fido fungerer etter vår oppfatning bra.

Vi ser også at konkurranseforholdet mellom vei og bane er utfordrende og her er det en del ting vi mener er uheldige i måten togselskapene blir belastet økonomisk på. Endringen i ytelsesordningen og bonusordningen for godstogene mener vi vil gjøre det mer uforutsigbart å, på forhånd, beregne hva den reelle avgiften pr tog vil være og dermed svekke konkurransesituasjonen bane versus vei.

Vi ser også en dreining mot et mindre fleksibelt system og mener at dette vil svekke jernbanens konkurransesituasjon. Vi foreslår heller at de faste togene som ikke klarer å overholde en på forhånd definert akseptabel punktlighet må selskapet og Bane NOR jobbe sammen om å finne en løsning.

Som regel er årsakene til manglende punktlighet sammensatt og man må heller ikke glemme at rutene tidvis som følge av frister i ruteplanprosessen bestilles før den endelige avtalen med kunden er inngått. Da kan forutsetningene være endret. Kanskje lastetiden ble lengre, eller skiftingen annerledes, eller andre forhold som spiller inn på togets rute. Om det etter samhandlingen ikke oppnås en akseptabel regularitet så er kan Bane NOR trekke ruta og selskapet for helle søke en rute Ad-hoc slik det er praktisk mulig å fremføre toget.

#### *Hensetting*

Vår oppfatning er at Bane NOR har relativ god oversikt og kontroll på hensettingssporenes utnyttelse og hvem som bruker disse på de betjente stasjonene. På stasjoner styrt av togleder opplever vi at det ikke er like god styring på dette og faren for innparkering av arbeidsmaskiner eller materiell tilhørende andre togselskap er stor. Vi mener at det heller ikke finnes noen god kobling mot den reelle hensettingen av materiell og faktureringen.

Vi er motstander av at en for stor del av hensettingssporene kan bestilles opp knyttet til den årlige kapasitetsfordelingen og mener at Bane NOR burde lage et bestillingssystem som kommuniserer med systemet for bestilling av ruter slik at bestilling av ruter og hensetting skjer i samme system og mer sømløst en dagens fragmenterte «system». Dette vil også være til stor hjelp for Bane NOR for å unngå mye unødvendig kjøring av diverse arbeidsmaskiner pga at disse ikke kan hensettes nærme arbeidstedet og mye arbeidstid blir sløst bort på kjøring fra/til hensetting.

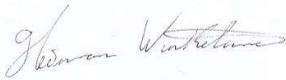
## *Verksted og andre jernbanerelevante areal og bygninger*

Vi opplever at det er motstridende interesser mellom hva Bane NOR Eiendom sine interesser er og hva som etter vår oppfatning er den beste bruken av areal for jernbanen totalt sett. Vi har forståelse at bynære områder (indrefilen) ikke i like stor grad som tidligere kan beslaglegges av skiftetomter, hensettingsspor og verksteder. Men en vis jernbaneinfrastruktur må det nødvendigvis være om det skal være rasjonelt og fornuftig å drive godstrafikk.

## *Profil for tømmervogner*

Vi ønsker at profil for noen ulike tømmervognutrustninger gjøres gjeldende på deler av jernbanenettet. Dette gir en forutsigbarhet tilsvarende det som er for eksempel for intermodale enheter. Slik det fungerer i dag gjelder spesialtransporttillatelsen bare for et år av gangen og det er ikke gitt at tillatelsen automatisk vil kunne forlenges, dette er utfordrende i forhold til inngåelse av transportavtaler med kunden og investering i vognparken.

*Med vennlig hilsen*



*Daglig leder  
Grenland Rail AS*