



Saksnr:
18/875

Deres referanse:
202216529

Henvendelse til:
Otto S. Roheim tlf. 91653417

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

Oslo, den 16. oktober 2023

Hørings svar fra Vy - forslag til Network Statement 2025

Vygruppen AS, CargoNet AS og Vy Tog AS etter dette benevnt som Vy, viser til Bane NOR SF sitt forslag til Network Statement 2025 (Nettveiledningen) oversendt i brev datert 31. august 2023. Vi har følgende kommentarer til forslaget.

1. Generelle kommentarer til forslaget til Nettveiledning 2025

Nettveiledningen inneholder en rekke definisjoner av tjenestene og partenes rettigheter. Det er imidlertid både i Nettveiledningen 2024 og forslaget til Nettveiledning 2025 punkt. 1.3.2.1 angitt at:

«I henhold til norsk lovgivning er Network Statement et rent informativt dokument. Det betyr at informasjonen i Network Statement ikke er juridisk bindende forpliktelser for Bane NOR.»

Det er etter Vy sin vurdering ikke grunnlag for å hevde at Nettveiledningen i henhold til norsk lovgivning skal være et ikke rettslig bindende informativt dokument. Informasjonen som det er angitt i jernbaneforskriften kapittel 5 at Nettveiledningen skal inneholde, er opplysninger togoperatørene må kunne anse som rettslig bindende for Bane NOR i planleggingen og gjennomføringen av driften. Dette ikke minst fordi Bane NOR også bruker Nettveiledningen til å stille krav til togoperatørene som vi oppfatter er rettslig bindende for togoperatørene. Dette omfatter blant annet opplysninger om:

- Hvilken infrastruktur som står til rådighet og vilkårene for tilgang til denne
- Avgiftsprinsipper og priser
- Prinsipper og kriterier for kapasitetsfordeling
- Prosedyrer for tvisteløsning

Dersom togoperatørene ikke kan legge til grunn at Bane NOR er rettslig forpliktet av opplysningene som gis i Nettveiledningen, er innholdet i veiledningen av liten verdi for togoperatørene. Det har da også formodningen mot seg at lovgiver gjennom jernbaneforskriften skulle pålegge infrastrukturforvalter å gi informasjon til togoperatørene, hvis ikke dette var ment å være informasjon togoperatørene rettslig sett skulle kunne stole på i planleggingen og gjennomføringen av sin virksomhet.

Vy mener derfor at punkt. 1.3.2.1 må tas ut av Nettveiledningen og at Bane NOR må forholde seg til informasjonen de gir i Nettveiledningen som rettslig bindende informasjon. Dersom det er informasjon i Nettveiledningen som Bane NOR mener at man som infrastrukturforvalter rettslig sett ikke kan innestå for, så må eventuelt slik informasjon tas ut av Nettveiledningen.

Bane NOR stiller i nettveiledningen og *Bane NORs egne regelverk*, en rekke krav til togoperatørene s kjøretøy. Dette til tross for at Bane NOR i Network Statement kapittel 3.4.1 angir at «SJT gir tillatelse til å ta i bruk kjøretøy, jf. samtrafikkforskriften.» og «Nasjonale tekniske krav til kjøretøy kommer frem av kjøretøyforskriften.».

Vy vil påpeke at det ikke er Bane NOR sin oppgave å stille krav til kjøretøy, ettersom dette i sin helhet er regulert av lover og forskrifter. Et eksempel på hvordan Bane NOR stiller krav som ikke er hjemlet i lov eller forskrift er innenfor området klatrebarhet på kjøretøy. I den grad Bane NOR skal angi krav til kjøretøy i Nettveiledningen må dette skje gjennom henvisninger til eller utdrag av krav beskrevet i lov eller forskrift.

Hva angår kommentarer til ytelsesordningen viser vi til de innspill som allerede er gitt av Vy og de andre togoperatørene i prosessen med revisjon av AST og ytelsesordningen. Vi har i høringsvaret pkt. 3 likevel valgt å omtale noen forhold knyttet til ytelsesordningen sin betydning for godstogtrafikken.

2. Merknader til det enkelte punkt i forslaget

Til pkt. 1.4 Struktur

Lenken som refererer til den siste versjonen av Network Statement Common Structure er feil. Lenken henviser til Common Structure for 2024 og ikke for 2025.

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 senkes så lavt som den gjør 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. 4.2.2.1 Aktører involvert i kapasitetsfordelingsprosessen

Det er ikke korrekt at Jernbanedirektoratet søker om ruter for offentlig kjøpt persontransport. Dette ansvaret er gjennom trafikkavtalene avtalt lagt til togoperatørene.

Til pkt. 4.2.5.3 Linjenummer

Linjenummer RE15 er ikke i bruk og bør fjernes fra lista. Linje R22 har endepunkt Oslo S. Linje R23 har også endepunkt Moss.

Til pkt. 4.2.6 Krav til innhold i søknad for serviceanlegg

Tabellen i avsnitt 4.2.6 henviser for de fleste serviceanleggene til et vedlegg 4.2.4.2 for krav til innhold i søknaden om kapasitet i et serviceanlegg. Et vedlegg 4.2.4.2 finnes ikke i høringsutgaven til nettveiledningen for 2025. På forespørsel oppgir Bane NOR at vedlegg 4.2.4.2 er det samme som vedlegg 4.2.4.1 i nettveiledningen for 2024 og de foregående årene.

Vi har i flere år påpekt problemer med hvordan bestillingsskjemaet i nettveilednings vedlegg 4.2.4.1 er satt opp. Skjemaet i nettveiledningens vedlegg 4.2.4.1 er fullstendig ubrukelig for bestilling av hensettingskapasitet. Vi forstår ikke hvorfor Bane NOR – til tross for gjentatte tilbakemeldinger fra togoperatører og egne ansatte som jobber med planlegging og tildeling av hensettingskapasitet – ikke bare fortsetter å kreve bruk av skjemaet for bestilling av hensettingskapasitet, men i tillegg foreslår å utvide bruksområdet for bestilling av infrastrukturkapasitet i andre serviceanlegg.

Hvis ikke skjemaet i vedlegg 4.2.4.2 (som antas å være identisk med skjemaet i vedlegg 4.2.4.1 i nettveiledningen for 2024) endres, nekter Vy å benytte skjemaet for bestilling av infrastruktur i hensettingsanlegg og andre serviceanlegg i kapasitetsfordelingsprosessen for rutetermin R25 og vil finne andre egnede måter å søke om sportilgang.

Til pkt. 4.2.7 Langsiktig kapasitetsplanlegging

Vi savner en mer detaljert og forpliktende beskrivelse av prosessen for kapasitetsplanlegging, spesielt for dialogen mellom Bane NOR og togoperatørene i det som fra tidligere er kjent som «X-60-prosess». Det angis at Bane NOR skal utføre kapasitetsanalyser og utarbeide kapasitetsforbedringsplaner. Togoperatørene blir ofte involvert og konsultert i disse arbeidene, men det ville vært fordelaktig å beskrive hvordan dette skal utføres og hvilken rolle togoperatørene har i disse arbeidene.

Til pkt. 4.3 Kapasitetsfordeling ved midlertidige kapasitetsbegrensninger

Det er positivt at Bane NOR har gjennomgått og oppdatert dette kapitlet for å innarbeide endringer i jernbaneforskriften som har vært gjeldende siden 30.06.2021.

Til pkt. 4.3.1.1 Utpekte TCR-er

Det er introdusert en ny type BTP, såkalte utpekte TCR-er. Det er positivt at disse skal formidles i Nettveiledningen. For de foreslåtte kriteriene følger individuelle kommentarer:

- «Berørte søkere og de største driverne av serviceanlegg må ha blitt konsultert om TCR-en.»
Vy ønsker en presisering på når og hvordan togoperatørene skal bli konsultert.
- «TCR-en må være i kategorien stor- eller svært stor TCR, alternativt være gjentakende hele eller store deler av ruteplanperioden.» Denne formulering åpner opp for at alle kategorier av TCR-er kan oppfylle kriteriene for en utpekt TCR. Vy ønsker en avklaring på om dette kun gjelder for stor- og svært stor TCR, eller om det gjelder for alle typer TCR-er.
- «Bane NOR må også ha vurdert omfanget av alle TCR-er som tilfredsstillende kriteriene for en utpekt TCR, opp mot togoperatørene sine behov og TCR-enes forventede tilbudsforbedring for vareiere og reisende, og eventuelt redusere antall utpekte TCR-er dersom vurderingen tilsier det.»

Det bør gjøres en presisering av hvilke kriterier denne vurdering må oppfylle og hvordan togoperatørene skal få mulighet til å være en del av den vurderingen.

Vi har følgende kommentarer til de innmeldte utpekte TCR-ene (UTCR):

ARBIS-ID	Kommentar
DRM02152	Når ERTMS tas i bruk på en ny strekning, må lokførerne som skal kjøre på strekningen
DRM02153	sertifiseres på det nye signalsystemet.
VB02154	For å ha et tilstrekkelig antall sertifiserte førere til trafikkstart etter sporbruddet den 11.08.2025, må sertifiseringen av de første førere starte før åpningstidspunktet for kommersiell drift. Til denne sertifiseringen må Bane NOR sette av full sportilgang på strekningen Drammen-Tønsberg i 120 timer (fem døgn) i forkant av åpningen. Strekningen må være

godkjent av Bane NOR til ordinær drift under gjennomføringen av sertifiseringskjøringen.
--

Til pkt. 4.3.1.2 Kategorisering av TCR-er

Vi savner fortsatt at Bane NOR deler inn alle TCR-er i de nevnte kategoriene og kommuniserer denne inndelingen til togoperatørene, fortrinnsvis gjennom ARBIS.

Til pkt. 4.3.2.1 Tidsfrister for behandling av TCR-er

Bane NOR gjengir mer eller mindre ordrett jernbaneforskriftens bestemmelser i vedlegg IV, punkt (16). Vi savner en mer detaljert og konkret beskrivelse av prosessen for å utarbeide alternative løsninger, hvordan togoperatørene blir involvert i disse utredningene, samt prosess og tidsfrister for hvordan togoperatørene kan gi innspill til alternativer som ønskes utredet.

Vi savner også en mer detaljert beskrivelse av prosessen for konsultasjon og involvering i perioden X-24 til X-12. Nettveiledningen mangler en beskrivelse av høringsprosessen for svært store og store TCR-er for rutetermin R25 som skal fastlegges den 10.12.2023.

Til pkt. 4.3.2.2 Frister for å gi detaljene om tilbudte ruteleier

I sammenheng med frister for å gi detaljene om tilbudte ruteleier i sammenheng med TCR-er refererer Bane NOR til «alternative omledningstog». Slik vi leser jernbaneforskriftens vedlegg IV, punkt (12), er ikke kravene i forskriften begrenset til «alternative omledningstog», men gjelder alle passasjertog og godstog. I vår tolkning av forskriftskravene gjelder fristene i tillegg ekstra tomtog som må kjøres ifm. TCR-er for å kunne opprettholde persontogtrafikken i perioder med banearbeider. Vi forventer at Bane NOR tilpasser ordlyden i nettveiledningen.

Bane NOR skriver at man i perioden X til X+3 ikke har «forutsetninger for å kunne gi detaljene for tilbudte ruteleier for persontog senest fire måneder før oppstarts dagen [sic] av TCR-en». Vi vil påpeke at jernbaneforskriftens vedlegg IV, punkt (12) i utgangspunktet ikke tillater unntak fra kravet om at detaljer for tilbudte ruter ifm. midlertidige kapasitetsbegrensninger skal være tilgjengelige for togoperatørene fire måneder før kapasitetsbegrensningene starter, og derfor heller ikke unntak for perioden X til X+3. Bane NOR må altså i utgangspunktet sørge for å ha forutsetninger for å kunne gi detaljer om tilbudte ruteleier fire måneder før kapasitetsbegrensningen starter for å oppfylle kravene i jernbaneforskriften.

Jernbaneforskriftens vedlegg IV, punkt (12) åpner imidlertid for kortere frister hvis Bane NOR og berørte søkerne blir enige om dette. Vy er enige i at det er fornuftig å akseptere kortere frister for å gi detaljene om tilbudte ruteleier for person- og tomtog ifm. midlertidige kapasitetsbegrensninger i perioden X til X+3, men vi kan ikke akseptere fristene som Bane NOR foreslår i utkastet til nettveiledningen for 2025.

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. Denne fristen på én måned er for kort for våre interne planprosesser, særlig mtp. frister i personellplanprosessen for varsling av personalets arbeidsplaner, men også for billettsalg. Vi vil derfor bare kunne akseptere avvik fra tidsfristene i jernbaneforskriftens vedlegg IV, punkt (12) for perioden X til X+3 hvis Bane NOR leverer detaljene om tilbudte ruteleier ifm. midlertidige kapasitetsbegrensninger én og en halv måned før kapasitetsbegrensningen starter, dvs. ved T-1,5. Fristen for togoperatørene for å søke om ruteleier opprettholdes to måneder før kapasitetsbegrensningen starter, slik som foreslått av Bane NOR, altså ved T-2.

Vi mener at en saksbehandlingstid for Bane NORs operative rutekontor på drøyt to uker må være tilstrekkelig for å planlegge endringer i ruteleier ifm. midlertidige kapasitetsbegrensninger i perioden X til X+3 fordi planlagte arbeider i denne perioden typisk er av mindre omfang og kortere varighet. Generelt vil de foreslåtte endringer i prosessen for planlegging av togproduksjonen ifm. midlertidige kapasitetsbegrensninger føre til et høyt arbeidspådrag for Bane NORs operative rutekontor i perioden medio oktober til medio februar. I denne perioden må Bane NOR utarbeide detaljer for alle endrete ruteleier ifm. med midlertidige kapasitetsbegrensninger for de første åtte månedene i ruteterminen, inkl. alle endringer ifm. sporbruddene i sommerperioden. Vi legger derfor til grunn at Bane NOR tilpasser bemanningen og arbeidsprosessene på de operative rutekontorene til dette økte arbeidspådraget.

Til pkt. 4.5.1.4 Permanente kapasitetsendringer

Vi overasket over at Bane NOR ikke nevner flere permanente kapasitetsendringer enn ERTMS på strekningen Roa-Jaren på Gjøvikbanen. Etter det vi har forstått, bygges ERTMS på Gjøvikbanen på strekningen Roa-Gjøvik. Dessuten skal både ombyggingen av Drammen stasjon, dobbeltsporutbyggingen på strekningen Drammen-Kobbervik og Nykirke-Barkåker, samt ERTMS på strekningen (Drammen)-Tønsberg ferdigstilles i august 2025. Vi mener at disse tiltakene må nevnes som infrastrukturendringer i avsnitt 4.5.1.4. Ev. permanente endringer i hensettingskapasitet må også inkluderes.

Til pkt. 4.5.1.9 Tidsplan for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen

Vi har følgende kommentarer til tidsplan for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen:

- Det mangler en beskrivelse av, og frister for, høringsprosessen for svært store og store TCR-er i R25 som skal fastlegges den 10.12.2023.
- Det er positivt at oppstartsmøtet for rutetermin R25 er framskyndet til desember, men vi mener at den foreslåtte datoen 20.12.2023 ligger for nærme jul og bør legges til uke 50.
- Fristen for fastleggelse av internasjonal trafikk søkt i PCS er for tidlig. Med en frist den 19.08.2024 blir internasjonal trafikk i praksis unntatt samordningsperioden, og det er ikke mulig å tviste på internasjonal trafikk. Vi mener at dette er i strid med jernbaneforskriftens §§ 9-1 og 9-2.

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. 2023. Vi gjentar derfor våre kommentarer fra høringen av Nettveiledningen for 2024:

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 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

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. 4.6.2 Overbelastede strekninger (i Norge)

Lista med strekninger som er erklært overbelastet er ufullstendig og må oppdateres. Etter det vi er kjent med, må minst følgende overbelastninger legges til:

- Østlandsregionen – Stavanger på enkelte helligdager i jula og i påska
- Myrdal – Reimegrend mandag-lørdag fra 01.05.25 til 31.10.25 kl. 1000-1200
- Råde – Lisleby mandag-fredag kl. 0600-1800
- Sandbukta – Moss mandag-fredag kl. 0630-0830 og kl. 1530-1730
- Lillestrøm – Kongsvinger mandag-fredag kl. 0000-2400

Til pkt. 4.8.3 Regler for ubrukt infrastrukturkapasitet

Vi ber Bane NOR om å bruke et entydig tidsrom for å beregne utnyttelsesgraden av tildelt kapasitet, dvs. enten én måned eller 31 kalenderdager, men ikke begge deler. Slik tidsrommet er oppgitt i utkastet til nettveiledningen, mener vi at det kan misforstås.

Til pkt. 4.8.4 Regler for rutekansellering

Avsnittet bruker både begrepene «rutekansellering», «avbestilling» og «ikke-bruk» som synes å beskrive én og samme sak. Vi ber Bane NOR om å vurdere en ryddigere ordbruk og foreslår at «avbestilling» brukes gjennomgående.

Til pkt. 5.5.6.1 Redningstog

Vy mener redningstog på Bergensbanen i 5.5.6.1 andre ledd bør beskrives tydeligere.

Til pkt. 5.5.6.6 Assistanse lokomotiv

Vy vil påpeke at informasjonen i pkt. 5.5.6.6. er feil fordi Vy ikke har Di8 på Ål.

Til pkt. 5.9.1 Fakturering av den minste pakken med tjenester

Det refereres til ADR/RID 2015, men dette er et regelverk som utløpt. Teksten bør korrigeres slik at den referer til gjeldende regelverk. I R25 er det ADR/RID 2023 og 2025 som er gjeldende.

Til pkt. 7.3.5 Driftsbanegårder og hensetting

Det er positivt at Bane NOR har definert et tidsrom på én time hvor hensetting på flerbrukeranlegg ikke faktureres. Vi antar at dette er et forsøk på en tydeligere definisjon av «hensetting». Det er likevel fortsatt ikke klart hvordan hensetting er definert på hensettingsområder som ikke er flerbrukeranlegg. Det er også fortsatt uklart hvordan parkering i togspor (dvs. i spor som ikke er definert som hensettingsområde) håndteres mtp. fakturering, og vi ber igjen om en tydeliggjøring av dette.

Til pkt. 7.3.6.6 Vedlikeholdsanlegg - kapasitetsfordeling

Vi kan ikke se at teksten i verkstedhåndboka om kapasitetsfordeling i vedlikeholdsanlegg 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 ferdigstillelse 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.

Med bakgrunn i det høringsutkast som Bane NOR har sendt Vy, følger her Vy sine kommentarer. Vi ber om at Bane NOR tar hensyn til disse i den endelige utformingen av Network Statement 2025.

3. Merknader til det enkelte punkt i forslaget med særlig betydning for godstogtrafikken

Til pkt. 2.3.4 Lasteprofiler

Det som fremkommer av vedlegg 2.3.4.1 er uklart med hensyn til hvilke krav som faktisk stilles ved kombinert transport. Det er ingen spesifisering av kravene til en container/lastbærer, det nevnes ikke noe om kodifisering, det nevnes ikke noe om ILU, og det tydeliggjøres heller ikke noe om hva som er konsekvensen dersom det ikke er i henhold til UIC 596-6.

For Nasjonale profiler bør det inkluderes informasjon om NO2 i teksten og ikke bare i vedlegg 2.3.4.2.

Til pkt. 2.4.4 Tunnelrestriksjoner

Vi ber om at følgene setning fjernes fra teksten i andre kulepunkt da den antyder at godstog er et hinder for annen togtrafikk «*Framføringen av godstog skal være til minst mulig hinder for annen togtrafikk fastsatt i ruteplanen.*».

Til pkt. 3.2.1.2 Bane NOR hovedbedriftsansvar

Det er i pkt. 3.2.1.2 angitt at:

«Hovedbedrift på godsterminaler er den virksomhet som har flest arbeidstakere på terminalen, eller den virksomheten som er ansvarlig for hovedaktiviteten på terminalområdet. I tvilstilfelle vektlegges også hvilken virksomhet som har styringsrett, eventuelt over-/underordningsforhold som måtte være etablert».

Dersom en avtale om hovedbedrift ikke oppnås, må Bane NOR informere Arbeidstilsynet. Det vil da være Arbeidstilsynets ansvar å fastsette hvem som skal stå for den videre samordningen.

Til pkt. 4.7.1.1 Frister for søknad om spesialtransporter

Følgene e-postadresse «spesialtransporter.spesialtransporter@banenor.no» er feil og samsvarer ikke med e-postadressene nevnt tidligere i dokumentet.

Til pkt. 5.6.5.2 Støysvake bremseklosser

Ordlyden som beskriver vurderingen av økonomiske insitamenter for å ta i bruk støysvake bremseklosser i dette kapitel samsvarer ikke med formuleringen som beskriver det samme insitamenter i kapitel 5.3.1. Vi vurderer at formulering i kapitel 5.3.1 har korrekt ordlyd i forhold til den faktiske situasjonen. Det er identifisert behov for ytterligere testing under norske vinterforhold for å få opp relevant teknologi og Jernbanedirektoratet har et samarbeid med Transportstyrelsen og SJT om dette. Norge, Sverige og Finland har unntak frem til 2032 fra kravet om bruk av komposittbremseklosser.

Formulering fra kapitel 5.3.1

«Bane NOR vurderer ut fra NOI TSI både en incitamentordning og bruk av prising for rask overgang til støysvake komposittbremser når relevant teknologi for Nord-Europa blir godkjent. Forslag til ordning vil bli sendt på høring før gjennomføring. Gjennomføring av en slik incitamentordning finner først sted når det er funnet en teknisk løsning som er godkjent i de nordiske land.»

Til pkt. 5.7.1 Ytelsesordning

Vy stiller seg positive til den reviderte ytelsesordningen og at ikke-planlagte innstillinger for godstog tas inn i ordningen. Vi vill likevel kommentere at det fremstår uklart hvordan de økonomiske kompensasjonene i forbindelse med innstillinger i ytelsesordningen, forholder seg i relasjon til tilsvarende avgiftsinnretning på reservasjonsavgiftene i kapitel 5.6.4. Vi ber om at dette grensesnitt detaljeres i beskrivelsen av ytelsesordningen, med eksempel på hvordan eksempelvis et sent innstilt tog fra togoperatør vil bli belastet i ordningen. Vi antar også at formuleringen «... godstogselskaper betaler for innstillinger de forårsaker», henspiller på operatørens egne innstilte avganger.

Vy mener at det er viktig at også godstog inkluderes i ordningen for planlagte banearbeider. Det fremstår som ubalansert at godstogoperatørene ikke får tiltre denne delen av ytelsesordningen. Persontogoperatørene får gjennom sine avtaler kompensert deler av sine ekstrakostnader til alternativ transport for sine kunder. Godstogoperatørene får ingen kompensasjon, og vi mener det er viktig at det også utformes mekanismer som ivaretar dette hensynet for godstogkundene, på lik linje med persontogkundene.

Vy er positive til den nye bonusordningen for godsnæringen, som er en ny del av ytelsesordningen. Dette skaper et godt initiativ til å arbeide med å øke punktligheten til godstogene. Vi ønsker å være med på å utvikle denne ordningen og ønsker at Bane NOR setter opp årlige evalueringprosesser der godstogoperatørene inkluderes i evalueringen for å kontinuerlig oppnå bedre punktlighet. I tillegg ønsker vi å samarbeide med Bane NOR før igangsettingen av denne bonusordningen slik at vi sammen kan jobbe systematisk for å forbedre punktligheten vår. Vi oppfordrer derfor Bane NOR til å dele rapporter og data slik at operatørene kan starte dette arbeidet allerede nå, og benytte grunnlaget for tiltaksanalyser.

Til pkt. 7.3.3.2 Tjenester

Opplysninger om hvilke terminaloperatører som leverer tjenester på terminalene er feil i tabellen. Det er angitt operatører som ikke lenger opererer i Norge, og det er angitt aktører som ikke har terminaltjenester på terminalene som er beskrevet, for eksempel Axess på Ganddal.

Til pkt. 7.3.10 Påfyllingsanlegg for drivstoff

Det er mange henvisninger til samme referanse (vedlegg 7.3.10), med og uten lenke. Kapittelet fremstår dermed uoversiktlig og lite ryddig.

Vennlig hilsen

Otto S. Roheim

Juridisk direktør