

JBF	Kapittel / vedlegg i NwS 2025	Høringsinnspill fra jernbaneforetak og andre interessenter	Kommentarer og forslag til endring fra Bane NOR	Fagansvarlig enhet / saksbehandler
<b>Persontogsselskap</b>				
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 høringssvar 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.	Som utgangspunkt står Bane NOR ved sitt syn om at Network Statement er informasjon som Bane NOR plikter å utgi etter jernbaneforskriften, og at det i seg selv ikke etablerer juridisk bindende forpliktelser for Bane NOR. I høring av endringer i jernbaneforskriften foreslår Samferdselsdepartementet noen endringer i jernbaneforskriften § 5-1, herunder at Network statement skal være bindende. Vi vil avvente ev. endringer i regelverket før vi ev. gjør noen endringer i Network Statement. Vi nevner også at noen av jernbaneforetakene har tatt opp dette spørsmålet ifm den pågående revisjonen av Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST).	Konsernjuridisk Kunde og marked v/Marked og persontrafikk
Flytoget	4.3.1.1 Utpekte TCR-er	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	Bane NOR deler Flytogets påpekning, og har lagt til grunn at utpekte TCR-er er planfaste.  Bane NOR vil oppdatere avtalene om alternativ transport, slik at	Kunde og marked v/Ruteplan

		del-innstilles i ettertid?	utgifter til alternativ transport vil bli kompensert også ved utpekte TCR-er.	
Flytoget	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 senest 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.	Bane NOR støtter dette behovet, og oppdaterer Network Statement slik:  For persontog (og tomtog) i perioden X til X+3, vil Bane NORs frist for å gi detaljene om de tilbudte ruteleiene bli 1,5 måned før oppstartsdagen til TCR-en, forutsatt at det er søkt om alternative ruteleier senest 2 måneder før samme oppstartsdag.	Kunde og marked v/Ruteplan
Flytoget	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	Bane NOR har oppdatert Network Statement iht. Flytogets kommentar, slik at kriteriet for optimal kapasitetsutnyttelse vil baseres på samfunnsøkonomisk nytte.	Kunde og marked v/Ruteplan

		<p>større vekt enn konsekvenser for fritidsreisende og at konsekvenser ved lange reiser skal tillegges større vekt enn konsekvenser ved korte reiser» (Jernbanedirektoratet, 2020).</p> <p>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 forensidig fokus på å oppnå punktlighetsmålet, med gitte forutsetninger, kan gi en fare for at man underutnytter de betydelige investeringene i jernbanens infrastruktur.</p>		
Flytoget	Tilleggssvar fra Flytoget om bruk av samfunnsøkonomisk analyse	<p>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.»</p> <p>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.</p>	Bane NOR vil fortsette å bruke tidsverdiene som er anbefalt i den nasjonale verdsettingsstudien. Bane NOR vil også følge anbefalingen i den siste studien om at tilbringertransport skal ha samme tidsverdi som passasjerer med hoved-transportmiddel.	Kunde og marked v/Ruteplan
Flytoget	5.2.5 Liste over markedssegmenter	Det står «...listen over markedssegmenter skal fremgå av nettveiledningen og at den skal revideres	Det er ikke Oslo Economics' rapport fra 2018 som er lagt til	Kunde og marked v/Økonomi

		<p>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.</p>	<p>grunn, men deres rapport fra 2022. Fra forsiden av høringen det feilaktig koblet til 2018-rapporten. Bane NOR har gjort en vurdering av i hvilken grad de elastisitetene som er funnet, vil påvirkes av eventuelle endrede økonomiske forhold.</p> <p>Bane NOR vil gjerne forbedre dialogen med togselskapene på avgiftsområdet, og tar med oss Flytogets kommentar om viktigheten av jernbaneforetakenes innspill her.</p>	
Flytoget	5.4.1 Kjørestrøm (elektrisk energi til togdrift)	<p>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.</p>	<p>Størrelsen på omformings- og overføringstapene har siden 2010 hadde en meget positiv utvikling. Fra å ligge på et nivå på om lag 23% er disse gradvis redusert til om lag 14%. Dette har sin årsak både i fornyelse og nyinvesteringer i jernbaneinfrastrukturen, utskifting av eldre togmateriell og at Bane NOR kjøper all tilbakematet energi til samme pris som den som selges.</p> <p>Der Bane NOR har størst innvirkning på utvikling i omformings- og overføringstapene er ved fornyelser og nyinvesteringer i anlegg som er en</p>	Drift og vedlikehold v/Energi

			<p>del av banestrømforsyning. I fornyelses og investeringsprosjekter i banestrømforsyningen er omformings- og overføringstapene i et livsløpsperspektiv et av de kriteriene som legges til grunn både i planlegging og evaluering av prosjekter. For eksempel legges tapskostnader over hele levealderen til nybygg til tilbudssummen når det skal tildeles kontrakter til for eksempel nye omformerstasjoner. Oppsummert har Bane NOR et dokumenter og godt innarbeidet fokus på å redusere omformings- og overføringstap i Bane NORs anlegg.</p>	
Flytoget	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.	<p>I utgangspunktet har Bane NOR konkludert med at det ikke er håndterbart at leder for kobling manuelt skal varsle alle som kan være berørt av et spenningsavbrudd. Vi ser likevel at det er muligheter for å optimere tjenesten i samråd med brukerne når det gjelder å definere grensen mellom kortvarig og langvarig avbrudd samt eventuelle varslingsmetoder.</p> <p>Forvarming av passasjertog er en</p>	Kunde og marked v/Hensetting

			<p>tilleggstjeneste som Bane NOR tilbyr. Det betyr at det er jernbaneforetakene som betaler det det koster å levere denne. Det betyr også at jernbaneforetakene dekker eventuelle kostnader Bane NOR har ved å etablere og drifte en varslingstjeneste.</p>	
Flytoget	5.7.1 Ytelsesordning	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Flytoget ønsker å påpeke viktigheten med at delinnstillinger og endring av stoppmønster som gjøres for å sikre bedre punktlighet og regularitet</p>	<p>Ytelsesordningen alene kan ikke løse alle problemer knyttet til driftsforstyrrelser, men skal bidra sammen med andre tiltak.</p> <p>Vi er enig i at det kan gjøres ytterligere grep, noe vi arbeider med til neste Network Statement.</p> <p>Godt innspill at det bør fremkomme i Network Statement at jernbaneforetakene ikke belastes ved delinnstillinger/endring av stoppmønster som gjøres for å sikre bedre punktlighet og regularitet. Dette har vi uansett planlagt å tydeliggjøre i beskrivelsen av årsakskoder og årsakstyper i AST.</p>	Kunde og marked v/Økonomi

		ikke belastes jernbaneforetakene. Dette er etablert praksis i dag, men burde fremkomme tydeligere også i Network Statement.		
Flytoget	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.	Vi tar sikte på å endre teksten i Network Statement på følgende måte:  Det følger av jernbaneforskriften § 10-4 at dersom det oppstår forstyrrelser i togtrafikken på grunn av tekniske feil eller ulykker skal Bane NOR treffe alle nødvendige tiltak for å gjenopprette den normale situasjonen, samt i hvilke andre situasjoner Bane NOR kan eller skal foreta tiltak som følge av forstyrrelser. I en nødssituasjon og når det er absolutt nødvendig på grunn av driftsstans kan Bane NOR trekke tilbake infrastrukturkapasitet. Ved en nødssituasjon eller når det er nødvendig på grunn av driftsstans kan Bane NOR også rekvirere JBF sitt kjøretøy for å gjenopprette den normale situasjonen.  Det vil ikke være hensiktsmessig og ikke i alle tilfeller praktisk mulig å varsle den som skal holdes ansvarlig for kostnad til rekvirering, før kostnaden utløses.	Konsernjuridisk

			For øvrig er godtgjøring ved bruk av rekvisisjonsrett regulert nærmere i AST punkt 9.6._	
Flytoget	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.	Teksten i kap. 6.3.3.2 har blitt endret for å tydeliggjøre innholdet.	Kunde og marked v/Kunde- og trafikkinformasjon
Flytoget	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.	De ulike aktørers ansvarsforhold i forbindelse med informasjon til de reisende er godt beskrevet i Håndbok for Kunde- og trafikkinformasjon som er utarbeidet i samarbeid med Jernbaneforetakene.	Kunde og marked v/Kunde- og trafikkinformasjon
Flytoget	Generelle kommentarer	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	Bane NOR kan stille krav til kjøretøy når det følger av forskrifter. TSI-er og utfyllende bestemmelser som Bane NOR etter regelverket skal utarbeide og forvalte, samt at kapasitetsbeskrivelser, spesifikasjoner for infrastrukturen mv. kan være grunnlag for å stille krav. Bane NOR er dermed ikke enig i beskrivelsen om at det er kun når det følger av forskrift at	Konsernjuridisk Drift og vedlikehold v/Energi



		<p>området klatrebarhet på kjøretøy.</p> <p>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.</p>	<p>Bane NOR kan stille krav til kjøretøy.</p> <p>Når det gjelder krav som knytter seg til el så kan Bane NOR stille krav med grunnlag i el-tilsynsloven med tilhørende forskrifter og EN 50122, samt for å oppfylle sikkerhetskrav under jernbaneloven. Krav til klatrebarhet er særlig aktuelt ved bruk av tjenesten hensetting og ved forvarming av passasjertog, og Bane NOR som driver og forvalter av disse tjenestene kan og skal sette vilkår for bruk av tjenestene. Generelt er det ikke noe forbud for jernbaneforetakene å benytte klatrebare kjøretøy, men i så fall må jernbaneforetakene bære kostnadene med sikring.</p>	
Vy	1.3.2 Rettslige forhold	<p>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</p>	<p>Som utgangspunkt står Bane NOR ved sitt syn om at Network Statement er informasjon som Bane NOR plikter å utgi etter jernbaneforskriften, og at det i seg selv ikke etablerer juridisk bindende forpliktelser for Bane NOR. I høring av endringer i jernbaneforskriften foreslår Samferdselsdepartementet noen endringer i jernbaneforskriften § 5-1, herunder at Network statement</p>	<p>Konsernjuridisk Kunde og marked v/Marked og persontrafikk</p>

		<p>bindende for togoperatørene. (...)</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>skal være bindende. Bane NOR vil avvente ev. endringer i regelverket før vi ev. gjør noen endringer i Network Statement. Vi nevner også at noen av jernbaneforetakene har tatt opp dette spørsmålet ifm den pågående revisjonen av Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST).</p>	
Vy	3.4.1 Krav til kjøretøy	<p>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.».</p> <p>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</p>	<p>Bane NOR kan stille krav til kjøretøy når det følger av forskrifter. TSI-er og utfyllende bestemmelser som Bane NOR etter regelverket skal utarbeide og forvalte, samt at kapasitetsbeskrivelser, spesifikasjoner for infrastrukturen mv. kan være grunnlag for å stille krav. Bane NOR er dermed ikke enig i beskrivelsen om at det er</p>	

		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.	<p>kun når det følger av forskrift at Bane NOR kan stille krav til kjøretøy.</p> <p>Når det gjelder krav som knytter seg til el så kan Bane NOR stille krav med grunnlag i el-tilsynsloven med tilhørende forskrifter og EN 50122, samt for å oppfylle sikkerhetskrav under jernbaneloven. Krav til klatrebarhet er særlig aktuelt ved bruk av tjenesten hensetting og ved forvarming av passasjertog, og Bane NOR som driver og forvalter av disse tjenestene kan og skal sette vilkår for bruk av tjenestene. Generelt er det ikke noe forbud for jernbaneforetakene å benytte klatrebare kjøretøy, men i så fall må jernbaneforetakene bære kostnadene med sikring.</p>	
Vy	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.	Takk for innspill. Feilen har blitt korrigert.	Kunde og marked v/Marked og persontrafikk
Vy	2.4.2.1	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	Etter innspill fra Norske tog skal det være mulig å benytte PE-modus på Flirt ved minusgrader. På de kaldeste dagene vil ikke PE-modus være tilstrekkelig, og det er	Kunde og marked v/Hensetting

		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».	da åpnet for å avvike fra kravet.	
Vy	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.	Vi vil oppdatere Network Statement iht. Vy sine kommentarer.	Kunde og marked v/Ruteplan
Vy	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.	Vi vil korrigere tabellen iht. denne kommentaren.	Kunde og marked v/Ruteplan
Vy	4.2.6 Krav til innhold i søknad for serviceanlegg	<p>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.</p> <p>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</p>	<p>Bane NOR er kjent med denne utfordringen og har startet et arbeid for å endre hvordan togselskapene skal søke om kapasitet i serviceanlegg.</p> <p>Bane NOR vil komme tilbake med dialog om en mulig løsning, men dette vil ikke være på plass til R25.</p> <p>Inntil ny løsning er på plass, ber Bane NOR om at vedlegg 4.2.4.2 benyttes, så vil Kunde og marked v/Ruteplan tilby hjelp med utfyllingen av vedlegget.</p>	Kunde og marked v/Ruteplan

		<p>bestilling av hensettingskapasitet, men i tillegg foreslår å utvide bruksområdet for bestilling av infrastrukturkapasitet i andre serviceanlegg.</p> <p>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 egnete måter å søke om sportilgang.</p>		
Vy	4.2.7 Langsiktig kapasitetsplanlegging	<p>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</p> <p>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.</p>	Bane NOR deler dette synspunktet, og vil utarbeide en tidsplan som vil synliggjøre aktiviteter og høringsperioder både i den langsiktige- og den årlige kapasitetsfordelingsprosessen. Denne tidsplanen blir plassert i kapittel 4.3 om midlertidige kapasitetsbegrensninger, og aktiviteter knyttet til TCR-er i tidsplanen i kapittel 4.5.1.9 vil bli flyttet	Kunde og marked v/Ruteplan

<p>Vy</p>	<p>4.3.1.1 Utpekte TCR-er</p>	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• «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.</li> <li>• «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.</li> <li>• «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 vareeiere og reisende, og eventuelt redusere antall utpekte TCR-er dersom vurderingen tilsier det.»</li> </ul> <p>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.</p> <p>Vi har følgende kommentarer til de innmeldte utpekte TCR-ene (UTCR):</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bane NOR vil tydeliggjøre <b>når</b> togoperatørene skal konsulteres ved å legge til en mer detaljert tidsplan for behandling av TCR-er med datoer for konsultasjon.</li> </ul> <p><b>Hvordan</b> togoperatørene skal konsulteres, kan utledes av begrepet «Konsultering om TCR-er», som er definert som: <i>«En aktiv dialog om planlagte TCR-er mellom Bane NOR, de største berørte driverne av serviceanlegg og søkerne i formelle kommunikasjonskanaler. Disse kanalene kan omfatte møter og formidling av skriftlig informasjon, hvor mottakerne får mulighet til å kommentere.»</i> Denne definisjonen finnes i definisjonslisten i NS 2025 og Bane NOR mener at den beskriver prinsipielt hvordan togoperatørene skal konsulteres.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nå som kriteriene for utpekte TCR-er er kjent, vil</li> </ul>	<p>Kunde og marked v/Ruteplan</p>
-----------	-----------------------------------	--	---	-----------------------------------

ARBIS-ID	Kommentar
DRM02152	Når ERTMS tas i bruk på en ny strekning, må lokførerne som skal kjøre på strekningen sertifiseres på det nye signalsystemet.
DRM02153	
VBO2154	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.

togoperatørene kunne benytte konsultasjonen(e) til å kommentere hvilke TCR-er som er egnet og uegnet som utpekte TCR-er. Senere, vil Bane NOR gjøre en intern vurdering av hvilke TCR-er som skal foreslås som utpekte, i høringen av Network Statement. Det er i denne høringen at togoperatørene får mulighet til å kommentere på de foreslåtte utpekte TCR-ene.

Bane NOR behøver å høste erfaring med denne ordningen, før vi kan love en eventuell involvering i vurderingen som Vy beskriver.

- Bane NOR vil vurdere muligheten for å reservere strekningen for testkjøring, men det må avklares om dette vil gi rett til kompensasjon for alternativ transport.

Vy	4.3.2.1 Tidsfrister for behandling av TCR-er	<p>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.</p> <p>Vi savner også en mer detaljert beskrivelse av prosessen for konsultasjon og involvering i perioden X-24 til X-12.</p> <p>Nettveiledningen mangler en beskrivelse av høringsprosessen for svært store og store TCR-er for rutetermin R25 som skal fastlegges den 10.12.2023.</p>	<p>Bane NOR har startet arbeidet, og vil tilstrebe å oppdatere Network Statement 2025 med en beskrivelse av hvordan vi skal etterleve jernbaneforskriftens vedlegg IV, punkt 16.</p> <p>Bane NOR vil etablere et nytt kapittel (4.3.2.2) med en ny og detaljert tidsplan for behandling av TCR-er både i langsiktig- og i årlig fase.</p> <p>Denne nye tidsplanen beskriver datoer for konsultasjon og strategiske dialogmøter (X-60 møter).</p> <p>Når det gjelder TCR-er som Bane NOR blir kjent med for sent til at de kan inngå i de faste konsultasjonene, sier den nye tidsplanen at berørte søkere skal konsulteres pr. e-post og/eller i møter, og at store og svært store TCR-er som fastlegges ved X-12, vil bli fulgt opp i nasjonale koordineringsmøter.</p>	Kunde og marked v/Ruteplan
Vy	4.3.2.2 Frister for å gi detaljer 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	<p>Bane NOR støtter dette behovet, og oppdaterer Network Statement slik:</p> <p>For persontog (og tomtog) i perioden X til X+3, vil Bane NORs</p>	Kunde og marked v/Ruteplan



		<p>«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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>frist for å gi detaljene om de tilbudte ruteleiene bli 1,5 måned før oppstartsdagen til TCR-en, forutsatt at det er søkt om alternative ruteleier senest 2 måneder før samme oppstartsdag.</p>	
--	--	---	---	--

<p>Vy</p>	<p>4.5.1.4 Permanente kapasitetsendringer</p>	<p>Vi [er] overrasket 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.</p> <p>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.</p> <p>Ev. permanente endringer i hensettingskapasitet må også inkluderes.</p>	<p>Kapasitetsendringen på Gjøvikbanen i forbindelse med innføringen av ERTMS vil endres til Roa – Gjøvik.</p> <p>Når det gjelder tiltakene i forbindelse med Drammen stasjon, [Drammen – Kobbervik, Nykirke – Barkåker og ERTMS (Drammen) – Tønsberg] ferdigstilles disse medio august 2025.</p> <p>Ettersom vi har erfart usikkerhet knyttet til ferdigstilling av prosjekter, har Bane NOR valgt å utsette effektuttak av prosjekter som planlegges ferdigstilt etter sommerbruddet, og heller benytte den økte kapasiteten som et robustiserende tiltak frem til oppstart av påfølgende ruteplanperiode.</p> <p>Dette er bakgrunnen for at disse infrastrukturendringene ikke lagt til grunn i R25.</p> <p>Bane NOR vil også inkludere permanente endringer i hensettingskapasitet.</p>	<p>Kunde og marked v/Ruteplan</p>
-----------	---	--	--	-----------------------------------

Vy	4.5.1.9 Tidsplan for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen	<p>Vi har følgende kommentarer til tidsplan for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se svar på Vys kommentar til kapittel 4.3.2.1 angående høringsprosessen for store og svært store TCR-er i R25.</li> <li>• Oppstartsmøte for R25 er nå planlagt til den 20.12.2023, men vi vil vurdere å gjennomføre oppstartsmøte noe tidligere fra og med R26.</li> <li>• Bane NOR er kjent med at RNE sin frist ikke sammenfaller med nasjonal kapasitetsfordelingsprosess. Fristen vil ikke endres i R25, men Bane NOR vil ta opp dette forholdet med RNE.</li> </ul>	Kunde og marked v/Ruteplan
Vy	4.5.3 Fordeling av restkapasitet	<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. 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</p>	<p>Bane NOR erkjenner at det for øyeblikket er vanskelig å imøtekomme kravene i henhold til gjeldende forskrift om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester, herunder hensettingsspor.</p> <p>Det jobbes imidlertid med løsninger for å forbedre behandlingen av søknader om bruk av hensettingsplasser. Dette inkluderer å tydeliggjøre roller internt, og samtidig utvikle en universell prosess for</p>	Kunde og marked v/Hensetting  Kunde og marked v/Ruteplan

		<p>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.</p>	<p>hensettingplanlegging i form av et nytt digitalt verktøy for bedre samhandling og forenklet redigering av sporbruksplan for våre planleggere.</p> <p>Det er viktig å understreke at Bane NOR er avhengig av oppdaterte materiellplaner fra togselskapene for å kunne håndtere søknader på en effektiv måte, og lage alternative planer på et tidlig tidspunkt.</p>	
Vy	4.5.4 og 4.5.5  Samordningsprosess og tvisteløsningsprosess	<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 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>Bane NOR skiller mellom vedlikehold på den ene siden og oppgradering og fornyelse på den andre.</p> <p>I tilfeller hvor det er interessekonflikter mellom en togoperatør og Bane NORs søknad om kapasitet til vedlikehold, vil Bane NOR behandle denne konflikten på lik linje med øvrige interessekonflikter – dvs. gjennom samordning og eventuell tvisteløsning.</p> <p>Bane NOR skal foreta kapasitetsfordelingen, og samtidig sørge for at prosessen er transparent og ikke-diskriminerende. For å gjøre vår</p>	Kunde og marked v/Ruteplan

			<p>behandling av disse interessekonfliktene så objektive som mulig, vil Bane NOR søke å få på plass en ordning der Bane NOR utpeker en ansvarlig for å ivareta Bane NORs interesser knyttet til interessekonflikter mellom togoperatør og vedlikehold.</p> <p>Bane NOR må ikke søke om kapasitet til oppgradering og fornyelse, og disse bruddene kan derfor ligge som en fastlagt del av ruteplanen.</p> <p>Ved planlegging av slike arbeider, sørger Bane NOR for at togoperatørene blir konsultert ved å følge jernbaneforskriftens vedlegg 4.</p>	
Vy	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.	<p>Bane NOR har formidlet en detaljert oversikt over tildelt hensettingskapasitet ifm. R24 prosessen.</p> <p>Vi mottar gjerne tilbakemelding dersom det avdekkes eventuelle mangler i denne oversikten.</p>	Kunde og marked v/Ruteplan

Vy	4.6.2 Overbelastede strekninger (i Norge)	<p>Lista med strekninger som er erklært overbelastet er ufullstendig og må oppdateres. Etter det vi er kjent med, må minst følgende overbelastninger legges til:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kristiansand – Stavanger på enkelte helligdager i jula og i påska</li> <li>• Myrdal – Reimegrend mandag-lørdag fra 01.05.25 til 31.10.25 kl. 1000-1200</li> <li>• Råde – Lisleby mandag-fredag kl. 0600-1800</li> <li>• Sandbukta – Moss mandag-fredag kl. 0630-0830 og kl. 1530-1730</li> <li>• Lillestrøm – Kongsvinger mandag-fredag kl. 0000-2400</li> </ul>	Vi vil oppdatere denne oversikten med de strekningene som ble erklært overbelastet etter at Network Statement ble sendt på høring.	Kunde og marked v/Ruteplan
Vy	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.	«Kalendermåned» vil bli benyttet som et entydig tidsbegrep.	Kunde og marked v/Ruteplan
Vy	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.	Teksten har blitt oppdatert iht. Vy sine kommentarer.	Kunde og marked v/Ruteplan
Vy	5.4.6.1 Redningstog	Vy mener redningstog på Bergensbanen i 5.5.6.1 andre ledd bør beskrives tydeligere.	Teksten har blitt oppdatert iht. Vy sine kommentarer.	Drift og vedlikehold v/Transport Kunde og marked v/Marked og

				persontrafikk
Vy	5.5.6.6 Assistanselokomotiv	Vy vil påpeke at informasjonen i pkt. 5.5.6.6. er feil fordi Vy ikke har Di8 på Ål.	Teksten har blitt oppdatert iht. Vy sine kommentarer.	Drift og vedlikehold v/Transport Kunde og marked v/Marked og persontrafikk
Vy	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.	I 2025 vil ADR/RID 2023 samt ADR/RID 2025 gjelde; teksten har blitt oppdatert og gjenspeiler nå dette.	Drift og vedlikehold v/Transport
Vy	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.	For flerbrukerområder (Lodalen og Sundland) benyttes >1 time som grunnlag for fakturering. Hovedforklaringen er at anleggene også benyttes til vending av tog, uten å ta kapasitet fra Drammen og Oslo S.  For de mindre anleggene/enbrukerområdene opereres det med abonnementspriser, uavhengig av tid, basert på løpemeter materiell som henses pr år. Grunnlaget for denne utregningen er kostnader som påløper Bane NOR for å kunne tilby	Kunde og marked v/Hensetting Kunde og marked v/Økonomi

			<p>hensettingstjenesten.</p> <p>Det står i dokumentasjonen av prising av hensetting for persontog at: <i>Jernbaneforetak som har materiell som henses utenom hensettingsområdene i vedlegg 1, vil bli fakturert tilsvarende sats per meter materiell.</i></p> <p>Det er det som gjelder ved parkering i togspor, i de tilfellene der dette er tildelt i årlig ruteplan.</p> <p>Der det er hensiktsmessig å parkere i togspor ad hoc, fremfor å kjøre materiellet til et hensettingsspor vil man uansett ha dekket inn kostnaden gjennom nevnte abonnementspris, og det vil ikke blir fakturert ekstra for dette.</p>	
Vy	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 ferdigstilling av den endelige sporbruksplanen 30	Bane NOR arbeider med å forbedre god praksis på sporbruksplaner – både med tanke på å lage/beskrive dem og etterleve dem.	Eiendom v/Fag og utvikling



		<p>dager før ruteendringen er for sein. Sporbruksplanen må seinest være ferdigstilt når ruteplanen publiseres medio oktober, helst enda tidligere.</p> <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>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.</p>		
Vy	2.3.4 Lasteprofiler	<p>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.</p>	<p>Det finnes en ERA-veiledning for hvordan slik kodifisering skal utføres. Vår kodifisering av linjen i dagens Network Statement er i tråd med denne. Vi vil legge ved en lenke til dette dokumentet i Network Statement kapittel 2.3.4 Lasteprofiler. Når det gjelder kodifisering av godsvogner er det ikke Bane NOR som godkjenner disse. Vi tar likevel med oss innspillet videre og vil vurdere mulighetene for å gjøre kravene ved kombinert transport tydeligere</p>	<p>Trafikk og teknologi v/Elkraft</p> <p>Kunde og marked v/Marked og persontrafikk</p>

			i kapittel 2.3.4.	
Vy	2.4.4 Tunnelrestriksjoner	Vi ber om at følgende 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.».	Innspill er tatt til følge.	Drift og vedlikehold v/Transport
Vy	3.2.1.2 Bane NOR hovedbedriftansvar	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 tilfelle 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.	Vi er enig i at teksten bør oppdateres. Vi legger opp til å ta inn ny tekst som samsvarer med forslag til ny tekst i AST punkt 15, i både Network Statement 2024 og Network Statement 2025.	Drift og vedlikehold v/Transport
Vy	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.	Begge adresser har vært i bruk, men vi refererer nå kun til én av disse.	Drift og vedlikehold v/Transport
Vy	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 insitament 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	Teksten er endret slik som VY foreslår.	Kunde og marked v/Økonomi

		<p>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.</p> <p>Formulering fra kapitel 5.3.1</p> <p>«Bane NOR vurderer ut fra NOI TSI både en incitamentordning og bruk av prising for rask overgang til støysvake komposittbremses 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.»</p>		
Vy	5.7.1 Ytelsesordning	<p>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.</p> <p>Vy mener at det er viktig at også godstog inkluderes i</p>	<p>Vi takker for innspillene om tekst som kan gjøres tydeligere bl.a. når det gjelder grensesnitt mellom ytelsesordning og reservasjonsavgift. Dette skal vi følge opp.</p> <p>Bane NOR skal se på mulighetene for å innføre en kompensasjonsordning for gods knyttet til planlagte innstillinger til NS26.</p> <p>Vi er positive til å ha årlige evalueringsmøter av bonusordningen og et tett samarbeid også før</p>	Kunde og marked v/Økonomi

		<p>ordningen for planlagte banearbeider. Det fremstår som ubalansert at godstogoperatørene ikke får tiltre denne delen av ytelsesordningen.</p> <p>Persontogoperatørene får gjennom sine avtaler kompensert deler av sine ekstrakostnader til alternativ transport for sine kunder.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	igangsettelsen.	
Vy	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,	Innspillet tas delvis til følge. Operatører som har avsluttet tilgangsavtaler sletter vi fra tabellen. Dette gjelder Green Cargo Terminaltjenester og Green	Drift og vedlikehold v/Transport

		for eksempel Axess på Ganddal.	Cargo Norge AS. Operatør med gyldig Tilgangsavtale skal stå som tjenesteleverandør i tabellen. Tilgangsavtalen regulerer plikt til å tilby tjenester.	
Vy	7.3.10 Påfyllingsanlegg for drivstoff	Det er mange henvisninger til samme referanse (vedlegg 7.3.10), med og uten lenke. Kapitlet fremstår dermed uoversiktlig og lite ryddig.	Takk for innspill. Teksten har blitt endret slik at bruk av lenker er konsekvent.	Kunde og marked v/Marked og persontrafikk
<b>Godstog</b>				
LKAB	Del 5 Differensiering av avgift	Før nærvarande kvarstår det frågetecken og oro hos LKAB, i samband med det föreslagna initiativet att differentiera avgifterna på Ofotbanen. Detta indikerar att en fullständig förståelse av samtliga aspekter av förslaget ännu inte har uppnåtts. I både förslagen vad gäller differentiering och påslag pekas LKAB:s transporter ut och punktmarkeras för ökade avgifter.	Både LKAB og Kaunis Iron vil få høyere grunnpris i 2025 enn i 2024 med differensieringen utfra aksellast. Grunnprisen vil likevel være lavere enn hva den var frem til 2023, som en følge av at man har gått fra å bruke brutto tonnkilometer som prisenhet til å bruke togkilometer. Differensieringen utfra aksellast vil gi en mer rettferdig prismodell, der de som sliter mer på infrastrukturen også betaler mer. For øvrig har Bane NOR nå fått tillatelse fra Statens jernbanetilsyn til å differensiere grunnprisen med bakgrunn i aksellast.  Økningen i påslag skyldes en ny vurdering av hele modellen for	Kunde og marked v/Økonomi

			beregning av påslag, der man har sett på prisfølsomheten for hvert segment. LKAB er ikke punktmarkert for økte avgifter verken når det gjelder grunnpris eller påslag.	
LKAB	Del 5 Allokering av økte avgifter	LKAB har noterat att det föreslagna påslaget (mark-up) för år 2025 är betydligt högre än tidigare. [REDACTED] Detta väcker frågor och krav på en mer ingående förklaring till beräkningarna av påslaget. Tydlighet och klarare insikt i denna höjning och de underliggande faktorerna samt effekterna från höjningen behöver upprättas. Det bör likaså diskuteras om segmentering för påslag är optimal och rättvis.	Bane NOR er enig med LKAB i at det er viktig med en tydelig forklaring på hvordan påslagene er beregnet. Vi vil gå gjennom teksten i vedleggsrapporten om påslag med tanke på mulige forbedringer i framstillingen.  Ved fastsettelsen av påslag har Bane NOR anslått konsekvensene for hver aktør og vurdert rimeligheten. Vi har da bl.a. betraktet utviklingen grunnpris og påslag samlet. Grunnprisen blir betydelig lavere i 2024 og vil også være lavere i 2025 enn den har vært de foregående årene for LKAB. Samlet blir økningen derfor mindre enn økningen i påslag alene.  LKAB viser til avgiftsøkning fra 2022 til 2025. Avgiftene i 2022 var basert på kostnadsgrunnlag fra en del år.	Kunde og marked v/Økonomi

LKAB	Del 5 Beregning av slitasjekostnader for høy aksellast	Det er nødvendig å sikre at beregningen av slitagekostnader for høy aksellast er fullstendig og rettvis. Tidligere tester fra 1997, som brukte annet materiale og parametere, inkludert aksellast, gjør det nødvendig å oppdatere og forbedre disse beregningene. Dette indikerer også Bane NOR i dokumentet Direkte kostnader september 2023: «Med tilgjengelige data er det ikke mulig å lage noe eksakt estimat for hvordan aksellast påvirker slitasje og de direkte kostnadene.» LKAB er åpne for samarbeid og bidragende i framtagandet av mer nøyaktige og aktuelle data og beregninger for eventuelle justeringer av avgiftene.	Bane NOR er positiv til et samarbeid for å se på sammenhengen mellom slitasje og kostnader fremover. Vi mener likevel at prismodellen for 2025 er et steg i riktig retning, og at den er bedre enn den for 2024. Statens jernbanetilsyn skriver i sin tillatelse til differensiering at Bane NOR har lagt fram tilstrekkelig informasjon for at tilsynet kan tillate differensiering basert på aksellast.	Kunde og marked v/Økonomi
LKAB	Del 5 Innvirkningen av ikke-underbygde data	Bristen på tilstrekkelig underbygde data, som hastighet og materiale, vekker bekymring over hvordan disse faktorene kan påvirke fremtidige prisjusteringer. En mer omfattende datagrunnlag er nødvendig for å skape en rettvis og transparent prismodell. Den rådende skepsisen mot de foreslåtte økte avgiftene på Ofotbanen bygger på et stort behov for økt klarhet og en mer grundig forståelse av alle aspekter av forslaget. Dette inkluderer også konsekvensene av de økte avgiftene og nytten de skal bidra med. Forventningene retter seg mot å få ytterligere informasjon og innsikt som kan bidra til en mer grundig vurdering og utforming av fremtidige tiltak.	Bane NOR jobber med å forbedre datagrunnlaget.	Kunde og marked v/Økonomi
LKAB	4.8.3 Regler for ubrukt infrastruktur-kapasitet	I Network Statement 2025 kapittel 4.8.3 framgår det at togoperatører forventes å utnyttet 80 % av tildelt infrastrukturkapasitet innen løpet av en måned. Ved samrådsmøte har Bane NOR fortydliget	Bane NOR opprettholder 80 % utnyttelse av hver rute per kalendermåned, som riktig	Kunde og marked v/Ruteplan

		<p>att dette 80 % -krav gjelder for varje enkelt tågläge. LKAB anser att detta krav bör appliceras på all sökt kapacitet i stället för att vara begränsat till enskilda tåglägen. Anledningen till detta resonemang är att ansökningsprocessen är komplex och Malmbanan är en ansträngd järnväg. Det är därför svårt att i tidigt läge förutse resultatet av den fastställda tågplanen och dess effekt på LKAB:s verksamhet. Det innebär att även om enskilda tåglägen möjligtvis inte fungerar optimalt i starten av tågplaneåret, kan de ändå komma att användas under året för att kompensera för eventuell förlorad kapacitet på grund av faktorer såsom underhållsarbete. Det är även väsentligt att överväga om 80 % är det mest lämpliga tröskelvärdet eller om det bör vara lägre. Slutligen bör Bane Nor överväga vilka konsekvenser som kan uppstå om detta krav inte uppfylls.</p>	<p>terskelverdi.</p> <p>Bane NOR har gjort slike overveiinger, og opprettholder konsekvensene for ubrukt infrastrukturkapasitet som er beskrevet i kapittel 4.8.3.</p>	
Grenland Rail	Ytelsesordningen og bonusordningen	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Som regel er årsakene til manglende punktlighet sammensatt og man må heller ikke glemme at rutene tidvis som følge av frister i ruteplanprosessen</p>	<p>Satsene i ytelsesordningen er endret, men Bane NOR kan ikke se at det i seg selv gjør det mer uforutsigbart enn i dag å beregne de endelige avgiftene.</p> <p>Bonusordningen er ment som et positivt insentiv, men vi ser at det kan være uforutsigbarhet knyttet til bonus.</p> <p>Ulike selskaper har ulike behov. Man kunne tenke seg et mer komplekst system med ulike varianter, men her kan for det første regelverket legge begrensninger av hensyn til</p>	Kunde og marked v/Økonomi



		<p>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.</p>	<p>likebehandling, og for det andre er det ikke ønskelig med veldig stor kompleksitet da det går utover brukervennlighet og administrasjonskostnad for alle parter. Men vi tar med oss innspillet i det videre arbeidet med ytelsesordningen.</p>	
Grenland Rail	<p>Del 4, del 7</p> <p>Hensetting og kapasitetsfordeling</p>	<p>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.</p> <p>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</p>	<p>Dette er kjente utfordringer, og Bane NOR har derfor satt i gang utvikling av et nytt verktøy for helhetlig, operativ planlegging av hensettingskapasiteten.</p>	<p>Kunde og marked v/Hensetting</p>
Grenland Rail	Del 7	<p>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</p>	<p>Bane NOR Eiendom er en del av Bane NOR. Bane NOR er bevisst problemstillingen.</p>	<p>Eiendom v/Fag og utvikling</p>

		områder (indrefilen) ikke i like stor grad som tidligere kan beslaglegges av skiftetomter, hensettingsspor og verksteder. Men en viss jernbaneinfrastruktur må det nødvendigvis være om det skal være rasjonelt og fornuftig å drive godstrafikk.		
Grenland Rail	Del 2, del 3	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.	Siden NO2 ikke tilbys generelt på noen strekning tror Bane NOR det er riktig å vurdere å tilby profilen etter henvendelse slik det nå står, men uten at det er en deklart ytelse. På begrensede strekninger kan det være mulig å innføre NO2 uten eller med marginale tiltak i infrastruktur. Jernbanedirektoratet vurderer dobbeldekkerpersonvogner på Østlandet. Dette tenker de gjort ved å oppgradere infrastrukturen til NO2.	Drift og vedlikehold v/Transport
<b>Andre interessenter</b>				
Norsk lokomotivførerforbund	Ytelsesordningen Forsinkelser forårsaket av infrastrukturen	NLF er positiv til at satsene økes, spesielt for godstog. Vi mener likevel at satsene bør økes ytterligere slik at de reflekterer kostnadene, spesielt godsselskapene har, knyttet til forsinkelsen. Fungerende infrastruktur er en forutsetning for å kunne drive godstogvirksomhet lønnsomt og for å opprettholde tillitt til gods på bane. Ustabil infrastruktur fører til høyere kostnader og lav lønnsomhet. Per i dag sliter bransjen med å gjøre nødvendige investeringer i nytt togmateriell da	I arbeidet med ytelsesordningen har Bane NOR sett på hvordan de økonomiske insentivene kan styrkes. Sprikende syn blant ulike togselskaper, Bane NOR og andre, hensyn til regelverk, praktisk gjennomføring m.m., gjør at ikke alle ønsker kan oppfylles samtidig. Bane NOR forstår Norsk Lokomotivførerforbunds synspunkt, men vil i første omgang	Kunde og marked v/Økonomi

		marginene allerede er veldig lave.	opprettholde satsene i foreliggende forslag. Bane NOR tar med oss innspillet i det videre arbeidet fram mot NS2026.  Ytelsesordningen er ett virkemiddel blant flere som skal bidra til bedre punktlighet og regularitet på jernbanen.	
Norsk Lokomotivførerforbund	Ytelsesordningen Forsinkelser forårsaket av togtrafikken	NLF stiller spørsmålstegn ved hvorfor et togselskap som forsinker togtrafikken skal betale en høyere sats enn det infrastrukturforvalter må betale ved tilsvarende forsinkelser? NLF mener at disse satsene må være like.	Satsene er i utgangspunktet like for infrastrukturforvalter og togselskap. På grunn av at Bane NOR betaler ut til togselskap som berøres av følgeforsinkelser, er det et tillegg på togselskapenes satser som reflekterer hhv. persontogselskapenes og godstogselskapenes andel av forårsakede følgeforsinkelser.	Kunde og marked v/Økonomi
Norsk Lokomotivførerforbund	Ytelsesordningen Forsinkelser forårsaket av infrastrukturen	NLF er positiv til at godstog tas inn i ordningen, men vi stiller spørsmål ved om satsen for godstog er for lav? NLF mener at satsene må forhøyes slik at de reflekterer det økonomiske tapet godstogselskapene har på grunn av innstillingen. Satsene bør ta hensyn til at godstog kjøres over lengre strekninger og som togpar. Dersom et tog blir innstilt den ene veien, er det overhengende fare for at det også blir innstilt den andre veien, fordi materiell og personell er på feil sted som en følge av den opprinnelige innstillingen. Det går ikke klart fram av ytelsesordningen om begge innstillinger dekkes? NLF mener at Bane Nor må betale erstatning for begge	Ytelsesordningen skal gi økonomiske insentiver til å unngå forsinkelser og innstillinger, og som tidligere år, legges det ikke opp til å kompensere ulemper fullt ut.  Det skal være slik at ved togpar, overføres årsakskoden fra det første toget til første returtog. Takk for innspill om at dette kan komme klarere fram.	Kunde og marked v/Økonomi

		veier dersom hele togparet blir innstilt med rotårsak i infrastrukturen.		
Norsk Lokomotivførerforbund	Ytelsesordningen Innstillinger fra togselskapene	<p>Det foreslås at godstogselskapet må betale erstatning dersom det innstiller et godstog. Hvorfor er det et problem at et godstogselskap innstiller sitt eget tog? Det blir jo bare mere plass på sporet og mindre slitasje, og infrastrukturforvalter får uansett betalt for ruteleiet gjennom infrastrukturavgiften.</p> <p>Det er lave marginer i godsbransjen, og det vil kunne være nødvendig å innstille noen tog med lav utlastingsgrad på kort varsel for å spare utgifter. Det vil være urimelig at dette skal straffes med erstatningskrav.</p> <p>Dersom en innstilling fra godsselskapets side skyldes at materiell/personell er feil plassert på grunn av en tidligere innstilling forårsaket av infrastrukturen, blir det meningsløst dersom godselskapet skal betale erstatning. Det er mulig at det er tenkt på dette, men det går ikke fram av høringsdokumentet. NLF ber om at dette oppklares i dokumentet.</p> <p>NLF foreslår derfor at innstillinger fra godstogselskapene side beholdes som tidligere, og settes til 0 kroner.</p>	<p>Når nettet er overbelastet, er det et ønske om at tildelt kapasitet faktisk benyttes. Når tog innstilles på kort varsel, kan kapasiteten verken benyttes av andre togselskap eller til vedlikeholdsarbeid. Innstilte tog kan dessuten føre til at det blir avvik senere.</p> <p>Avganger som innstilles med bakgrunn i markedsmessige årsaker vil ikke inngå i ytelsesordningen, men vil gå på reservasjonsavgift som i dag.</p>	Kunde og marked v/Økonomi