

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Dato: 01.10.2021
Saksref: 202107503-1
Deres ref.:
Side: 1 / 5

Vår saksbehandler: Åse Westin
Telefon:
Mobil: +47 48868534
E-post: ase.westin@banenor.no

Høring AST - Avtale om sportilgang og bruk av tjenester

Bane NOR sender herved forslag til endring av Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST) på høring til togselskapene.

Høringsfristen er **12. november 2021**.

Bane NOR foreslår at endret AST trer i kraft **1. januar 2022**.

Nærmere om AST

AST er den sentrale avtalen Bane NOR har med jernbaneforetakene, som gir jernbaneforetakene tilgang til Bane NORs infrastruktur og som angir de vilkår som gjelder for bruk av infrastrukturen, jf. jernbaneforskriften § 10-1.

I henhold til AST punkt 6 sender Bane NOR forslag til endret AST på høring til jernbaneforetakene. I etterkant av at høringsfristen har gått ut vil Bane NOR ha en gjennomgang av de innkomne høringskommentarene.

Nærmere om denne høringen

AST har ikke blitt endret siden 2017, i forbindelse med jernbanereformen. Nå er det behov for å gjøre enkelte endringer i avtalen. Bane NOR vurderer også om det skal gjennomføres en større og mer omfattende revisjon av AST i løpet av 2022-2023.

Med denne høringen foreslår Bane NOR endringer i:

- AST (hoveddokumentet)
- Vedlegg 2 (trafikkdata som jernbaneforetaket skal levere til Bane NOR)
- Vedlegg 3 (trafikkdata som Bane NOR skal levere til jernbaneforetakene)
- Vedlegg 4 (ytelsesordning)

Det foreslås endringer i følgende bestemmelser:

Punkt 8 – varslings- og lojalitetsplikt

Bane NOR foreslår en ny setning i punkt 8 annet avsnitt hvor det tas inn en henvisning til partenes forpliktelser etter sikkerhetsstyringsforskriften om å utveksle informasjon om risiko samt partenes samarbeidsplikt om dette. Bestemmelsen er ikke ment å innebære noen realitetsendring i forhold til eksisterende forpliktelser etter AST, men er ment å tydeliggjøre den plikt hver av partene har til å informere den annen part om risiko som har betydning for den annen parts virksomhet, samt plikten til å samarbeide om dette.

Bakgrunnen for endringen er at Bane NORs oppfølging etter ulykken på Filipstad har vist at det er behov for å tydeliggjøre dette mellom Bane NOR og jernbaneforetakene.

Punkt 9.4.2 – vedlikehold med mer

I punkt 9.4.2 tredje avsnitt andre setning er et krav om vedlikehold av infrastrukturen som knytter seg til støy. Bane NOR foreslår en oppdatering av dette kravet og som ikke er ment å endre innholdet i bestemmelsen. Forslaget er en ren faglig presisering, ettersom skinnesliping bare er en av flere metoder for reprofiling, og strekningsstøy ikke er et faglig begrep.

Punkt 10.2.3 – krav til beredskap

Bane NOR foreslår et tillegg til punkt 10.2.3 annet avsnitt om at beredskapsutstyr tilpasset strekningen skal omfatte utstyr for å hindre og begrense akutt forurensning. Med dette ønsker Bane NOR å underbygge plikter i forurensningsregelverket om det å unngå, hindre og begrense forurensning fra akutte utslipp, samt bidra til å begrense forurensning av vår grunn.

Punkt 10.2.6 – miljøvilkår

Bane NOR foreslår enkelte endringer i punkt 10.2.6.2 og 10.2.6.4 for å klargjøre og presisere jernbaneforetakets forpliktelser knyttet til utslipp. I forbindelse med akutte utslipp er det Bane NORs erfaring at umiddelbar aksjon og dokumentasjon av utslipp og utslippskilde er svært viktig for riktig håndtering av utslippshendelsen videre, samt for læring for å forebygge hendelser. Angående utslipp til luft og energiforbruk ved bruk av togmateriell, ønsker Bane NOR å understreke jernbaneforetakenes ansvar for å bidra til å redusere jernbanesektorens utslipp og energiforbruk, slik at jernbanen er en konkurransedyktig transportform også i lys av «det grønne skiftet» i samfunnet.

Nytt punkt 10.2.10 – tilgangsstyring

I punkt 10.2.10 foreslås en ny bestemmelse om tilgangsstyring.

Forslaget gjelder at jernbaneforetakene må utøve tilgangsstyring når de har fått tilgang til Bane NORs datasystemer, og at Bane NOR skal kunne føre kontroll med dette.

Bakgrunnen for forslaget er at Bane NOR har hatt en gjennomgang av sikkerheten knyttet til eksterne bruk av Bane NORs systemer og kommet til at dette må sikres bedre. Et naturlig tiltak er da å pålegge brukerne å utøve tilgangsstyring, samt å sikre Bane NOR rett til å føre kontroll med at eksterne brukere av systemene faktisk utøver tilgangsstyring.

Punkt 14 – forsikring

Etter gjeldende AST har jernbaneforetakene kun plikt om å sende forsikringsbevis og forsikringsvilkår til Bane NOR ved oppstart av sin virksomhet.

I noen tilfeller har Bane NOR behov for å få tilsendt slik dokumentasjon årlig, og derfor foreslår vi et tillegg til denne bestemmelsen om at Bane NOR på forespørsel kan pålegge et jernbaneforetak å sende slik dokumentasjon til Bane NOR på årlig basis. Bane NOR vil ikke pålegge noen jernbaneforetak dette uten at det er et saklig behov for det.

Punkt 16 og vedlegg 2 – trafikkdata

Bane NOR foreslår å endre punkt 16 slik at det tydelig fremgår at plikten om å levere trafikkdata omfatter diagnosedata.

Videre foreslås det ny regulering i AST vedlegg 2 som detaljerer hva innholdet i forpliktelsen om å levere diagnosedata går ut på.

Når tog utrustet med ERTMS kjører på en ERTMS strekning sendes kjøretillatelser og andre operasjonelle meldinger direkte til togets ERTMS-datamaskin. Toget overvåkes og kontrolleres av denne datamaskinen, i den forbindelsen er det viktig å samle og levere diagnosedata fra togets ERTMS-datamaskin slik at Bane NOR best mulig kan overvåke, feilsøke og utføre preventive vedlikehold på ERTMS systemet. I tillegg vil diagnosedata fra toget være avgjørende for å finne feilårsak så raskt som mulig og forkorte feilrettingstiden slik at flyt av togtrafikken påvirkes minimalt.

Vedlegg 4 – ytelsesordning

Bane NOR foreslår å flytte kategorien «manglende kjøretøy» fra årsakskode 85 til årsakskode 81.

Per i dag registreres tog som innstilles med feil på kjøretøy med årsakskode 81, mens tog som blir innstilt fordi jernbaneforetaket mangler kjøretøy registreres med årsakskode 85. Innstillinger på årsakskode 81 er inkludert i ytelsesordningen, mens innstillinger på kode 85 er ikke inkludert i ytelsesordningen og vil dermed ikke ha økonomiske konsekvenser for jernbaneforetaket.

Etter Bane NORs syn er denne situasjonen uheldig siden det ofte er nyanseforskjeller i hvilke situasjoner som betegnes som «manglende kjøretøy» og «feil på kjøretøy». I mange tilfeller vil feil på kjøretøy kunne føre til at det mangler kjøretøy på en senere avgang, noe som vanskeliggjør årsaksregistreringen. Ved å samle «manglende kjøretøy» og «feil på kjøretøy» på årsakskode 81 sørger man for at de får samme økonomiske konsekvens, man forenkler årsaksregistreringen, og man samler alle årsaker knyttet til utfordringer med "kjøretøy" på samme årsakskode.

Flyttingen begrunnes altså med at det bør være samme konsekvens for «manglende kjøretøy» som for «feil på kjøretøy», at det er hensiktsmessig å samle alle årsaker knyttet til utfordringer med kjøretøy på samme årsakskode, samt at årsaksregistreringen forenkles.

Øvrige endringer

For øvrig er alle henvisninger og referanser i AST gjennomgått for å sikre at disse er oppdatert. Blant annet har AST blitt oppdatert for ny jernbaneforskrift som trådte i kraft 30. juni 2021.

I tillegg er det gjort en del språklige endringer og klargjøringer mv. som ikke endrer det materielle innholdet i AST.

Større revisjon av AST i 2022-2023

Bane NOR vurderer å gjennomføre en større og mer omfattende revisjon av AST i løpet av 2022-2023.

Gjeldende AST er basert på en innretning og modell som ble besluttet i forbindelse med siste store revisjonen i 2014. Det er ikke gjennomført større endringer etter dette, med unntak av endringer som var nødvendig å gjøre som følge av jernbanereformen i 2016- 2017. Det er derfor behov for en grunnleggende gjennomgang.

Bane NOR vil komme med mer informasjon til jernbaneforetakene før en slik revisjon igangsettes, for å sikre god involvering av jernbaneforetakene fra et tidlig tidspunkt i prosessen.

Høringskommentarer

Til denne høringen er det primært kommentarer til de forslagene som denne høringen gjelder vi ønsker jernbaneforetakenes synspunkter på, men jernbaneforetakene er også velkomne til å komme med innspill og synspunkter til forhold som en mer omfattende revisjon av AST bør adressere.

Høringskommentarer kan sendes til:

Bane NOR SF

Postboks 4350

2308 Hamar

eller

postmottak@banenor.no

Høringssvar merkes med saksnummer 202107503.

Høringsdokumentene vedlegges i PDF format. Det ligger også en utgave med spor endringer, som viser hva som er endret i forhold til gjeldende AST. Alle dokumenter kan også lastes ned fra Bane NOR sin [AST høringsside](#) på hjemmesiden til Network Statement.

Alle høringssvar vil bli publisert på AST høringssiden etter at høringsfristen er utløpt. Det er ønskelig at innspillene blir lettere tilgjengelig for alle interessenter.

Dersom høringssvar inneholder forretningssensitiv informasjon som ønskes skjermet, så bes det om at det opplyses om det og at det tydelig merkes hvilken informasjon det gjelder. Slik informasjon vil ikke bli offentliggjort, så lenge Bane NOR ikke er pliktig til å utgi det etter offentleglova.

Du står fritt til å videresende denne e-posten og høringssdokumentene til dine kollegaer.

Med vennlig hilsen

Terje Myrland
Direktør
Kunde og marked

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

VYGRUPPEN AS
CARGONET AS
Flytoget AS
Green Cargo AB
HECTOR RAIL AB
Railcare Tåg AB
SJ AB
MANTENA AS
LKAB Malmtrafik AB
GRENLAND RAIL AS
BLS Rail AB
Togåkerier i Bergslagen AB - Tågab
Norsk Jernbanemuseum
SJ NORGE AS
GO-AHEAD NORGE AS
VY GJØVIKBANEN AS
Pro Train Trafik AB
TM TOGDRIFT AS
ONRAIL AS
VY TOG AS
ARCTIC TRAIN AS

Kopi:

Konsernsjef, Gorm Frimannslund
Virksomhetsstyring, Rune Fjeldstad
Sikkerhet og kvalitet, Karsten Boe
Kommunikasjon og samfunnskontakt, Torild Lid Uribarri
Utbygging, Stine Ilebrekke Undrum
Eiendom, Jon-Erik Lunøe
Drift og Teknologi, Sverre Kjenne
Kunde og Marked, Henning Scheel

Vedlegg:

AST hoveddokument - Høring 2021
AST hoveddokument - Høring 2021 med spor endringer
Vedlegg 1 AST Standardvilkår - Høring 2021
Vedlegg 2 AST Trafikkdata til Bane NOR - Høring 2021
Vedlegg 3 AST Trafikkdata til jernbaneforetaket - Høring 2021
Vedlegg 4 AST Ytelsesordning - Høring 2021
Vedlegg til 4 Ytelsesordningen - Tvisteutvalgets behandling av avslåtte klager