

Network Statement 2016

Gyldighetsperiode: 13. desember 2015–10. desember 2016



Innhold

1. Generell informasjon	6
1.1 Innledning	6
1.2 Formål	6
1.3 Rettslig forankring	6
1.4 Rettslig status	7
1.4.1 Generelle merknader	7
1.4.2 Forpliktelser	7
1.4.3 Klageprosedyre	7
1.5 Network Statements struktur	8
1.6 Gyldighet og oppdateringsprosess	8
1.6.1 Gyldighetsperiode	8
1.6.2 Oppdateringsprosess	8
1.7 Utgivelse	9
1.8 Kontakt.....	9
1.8.1 Jernbanelverket	9
1.8.2 One Stop Shop, Norge	9
1.9 Godskorridorer	10
1.10 RailNetEurope – internasjonalt samarbeid mellom infrastrukturforvaltere	12
1.10.1 One Stop Shop (OSS)	12
1.10.2 RNE Verktøy.....	13
1.11 Ordliste	13
1.11.1 Forkortelser	13
1.11.2 Definisjoner	14
2. Tilgangsbetingelser	16
2.1 Innledning	16
2.1.1 Strekningsvise tilgangsbestemmelser	16
2.2 Generelle tilgangsbetingelser	16
2.2.1 Betingelser for å søke om togrute	16
2.2.2 Hvem som kan få tillatelse til å kjøre tog (gods- og/eller passasjertog).....	18
2.2.3 Lisenser	18
2.2.4 Sikkerhetssertifikat	19
2.2.5 Erstatningsplikt	19
2.3 Generelle forretningsbetingelser	19

2.3.1	Rammeavtale.....	19
2.3.2	Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST)	19
2.4	Trafikkregler.....	20
2.4.1	Jernbaneforetaks plikt til å bruke Jernbanelogotipets trafikkregler.....	20
2.4.1.1	Endring av trafikkregler utgitt av Jernbanelogotipet	20
2.4.2	Krav om kontinuerlig tilgjengelig transportledelse	20
2.5	Spesialtransporter	21
2.6	Farlig gods.....	21
2.7	Godkjennelsesprosess for rullende materiell - Retningslinjer.....	21
2.7.1	Krav til utstyr i trekkaggregater.....	21
2.7.2	Gass- og røykvernutstyr på tog	22
2.8	Godkjennelsesprosess for togpersonale.....	22
2.8.1	Sensorer til eksamen i trafikkregler for jernbane.....	22
2.8.2	Undervisning i betjening av tog i driften	23
2.8.3	Obligatorisk utstyr for lokførere.....	23
2.9	Beredskapsplan for driftsulykker	23
3.	Infrastruktur	24
3.1	Innledning	24
3.2	Jernbanenettets omfang.....	24
3.2.1	Begrensninger	24
3.2.2	Forbindelser til andre jernbanenett	24
3.2.3	Tilleggsinformasjon	26
3.3	Nettbeskrivelse	26
3.3.1	Geografisk plassering	26
3.3.2	Beskrivelse av infrastrukturen.....	26
3.3.3	Trafikkstyring- og kommunikasjonssystemer	29
3.4	Restriksjoner på trafikken	31
3.4.1	Spesialisert infrastruktur	31
3.4.2	Miljømessige restriksjoner	31
3.4.3	Farlig gods	32
3.4.4	Tunnelrestriksjoner	32
3.4.5	Brorestriksjoner.....	32
3.5	Tilgjengelighet av infrastrukturen.....	32
3.5.1	Valdresbanen.....	33

3.6 Stasjoner og serviceanlegg	33
3.6.1 Passasjer stasjoner	33
3.6.2 Godsterminaler.....	33
3.6.3 Driftsbanegårder og Skifteområde	34
3.6.4 Hensettingsspor.....	34
3.6.5 Vedlikeholdsanlegg.....	34
3.6.6 Andre tekniske anlegg, i tillegg renhold og vaskemuligheter.....	34
3.6.7 Drivstoffpåfyllingsanlegg	35
3.6.8 Andre anlegg	35
3.7 Utvikling av infrastruktur	35
4. Kapasitetsfordeling	36
4.1 Innledning	36
4.2 Beskrivelse av prosessen	36
4.2.1 Taktisk kapasitetsfordeling.....	36
4.2.2 Organer involvert i kapasitetsfordelingsprosessen – herunder OSS	40
4.3 Plan for forespørsler om ruteleier og kapasitetsfordelingsprosessen.....	40
4.3.1 Plan for kommende rutetermin	41
4.3.2 Fordeling av restkapasitet utenom kapasitetsfordelingsprosessen (ad-hoc forespørsler)	41
4.4 Fordelingsprosessen	43
4.4.1 Samordningsprosessen.....	44
4.4.2 Tvisteløsningsordningen.....	44
4.4.3 Overbelastet infrastruktur; definisjon, prioriteringskriterier og prosess	46
4.4.4 Virkninger av rammeavtaler	46
4.5 Fordeling av kapasitet til vedlikehold, fornyelsearbeider og kapasitetsøkende tiltak	47
4.6 Manglende bruk/Regler for kansellering	47
4.7 Spesialtransporter og farlig gods	47
4.7.1 Spesialtransporter	47
4.7.2 Farlig gods	48
4.8 Særskilte tiltak i tilfelle av driftsforstyrrelser.....	48
4.8.1 Prinsipper	48
4.8.2 Retningslinjer ved driftsforstyrrelser.....	49
4.8.3 Forutsette problemer	50
4.8.4 Uforutsette problemer	50
5. Tjenester	51



5.1 Innledning	51
5.2 Den minste pakken med adgangstjenester	51
5.3 Sportilgang til serviceanlegg og til levering av tjenester	51
5.3.1 Tilgang til serviceanlegg	52
5.3.2 Tjenestetilbud på serviceanlegg	54
5.4 Tilleggstjenester	54
5.4.1 Elektrisk energi til togframføring ("kjørestrøm")	54
5.4.2 Tjenester for passasjertog	55
5.4.3 Tjenester i forbindelse med spesialtransporter og farlig gods	56
5.5 Tilhørende tjenester	57
5.5.1 Adgang til telenett	57
5.5.2 Levering av tilleggsopplysninger	57
5.5.3 Teknisk inspeksjon av rullende materiell	57
5.5.4 Andre tilleggstjenester	57
6. Priser	63
6.1 Betalingsprinsipper	63
6.1.1 Basispakken/Den minste pakken med adgangstjenester	63
6.1.2 Sportilgang til anlegg beskrevet i art. 5.3.1	64
6.1.3 Tjenester beskrevet i art. 5.3.2	64
6.1.4 Tilleggstjenester	64
6.1.5 Tilhørende tjenester	64
6.2 Prissystem	64
6.3 Priser	65
6.3.1 Den minste pakken med tilgangstjenester	65
6.3.2 Sportilgang til serviceområdene	69
6.3.3 Levering av tjenester i følge 5.3	69
6.3.4 Tilleggstjenester	69
6.3.5 Tilhørende tjenester	70
6.4 Ytelsesordning	70
6.5 Prisendringer	70
6.6 Fakturering	70
Vedlegg	72

1. Generell informasjon

1.1 Innledning

Jernbanelverket har utarbeidet og offentliggjort Network Statement 2016, den 13. utgaven.

Network Statement er hovedsakelig rettet mot Jernbaneforetak som planlegger å operere på det norske jernbanenettet. Network Statement inneholder informasjon om infrastruktur, kapasitetsfordeling, atkomstforhold, priser og ulike tjenester.

1.2 Formål

Network Statements formål er å gi jernbaneforetak, myndigheter og andre interessenter informasjon om jernbaneinfrastrukturen i Norge og betingelsene for å kunne benytte denne.

Network Statement består av et hoveddokument som beskriver infrastrukturen i tillegg til de generelle betingelsene for å kunne trafikkere på jernbanenettet. Network Statement inneholder dessuten vedlegg med ytterligere detaljert informasjon.

Network Statement inneholder også nyttige linker til publikasjoner samt andre relevante Internett sider.

1.3 Rettslig forankring

Kravet om å etablere Network Statement er hjemlet i Fordelingsforskriften § 2-1. Nærmere krav til innholdet i Network Statement følger av Fordelingsforskriften § 2-2.

EU har vedtatt [direktiv 2012/34/EU](#) om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde som norske myndigheter tar sikte på gjennomføre i norsk rett med virkning fra 15. juni 2015. Dette vil sannsynligvis innebære at det per 15. juni 2015 vil bli gjort endringer i det underliggende regelverket Network Statement er basert på.

I Network Statement er det henvist til en rekke norske lover og forskrifter. Disse er listet i vedlegg 1.3. Norske lover og forskrifter som gjelder jernbane er tilgjengelige på Statens jernbanetilsyns internettside www.sjt.no. Enkelte av lovene og forskriftene er oversatt til engelsk. Disse oversettelsene er ikke offisielle.

Øvrige norske lover og forskrifter er tilgjengelige på www.lovdatab.no

1.4 Rettslig status

1.4.1 Generelle merknader

I henhold til norsk lovgivning er Network Statement et rent informativt dokument.

Når Network Statement benyttes som vedlegg til sportilgangsavtalen, er Network Statement bindende for avtaleparter kun på de punkter hvor sportilgangsavtalen direkte henviser til et punkt i Network Statement.

Network Statement utgis på to språk – norsk og engelsk. Dokumentets innhold er det samme på begge språk. I fall det skulle avdekkes motstrid, vil den norske teksten ha forrang.

På flere punkter er det henvist til norsk lovgivning og til trafikkregler utgitt av Jernbaneverket. Deler av lovgivningen samt trafikkreglene er kun tilgjengelige på norsk.

1.4.2 Forpliktelser

Krav til publisering av Jernbaneverkets infrastruktur, tilgjengelig infrastrukturkapasitet og søkning om dette, samt priser for ulike tjenester er dekket av Fordelingsforskriften § 2-1 og § 2-2- jf. vedlegg 1.3.

Den informasjon Jernbaneverket gir i Network Statement skal være korrekt. Jernbaneverket påtar seg likevel intet ansvar som følge av feil.

Eventuelle feil som måtte bli avdekket i løpet av Network Statements gyldighetsperiode vil bli korrigert og kunngjort på Jernbaneverkets nettsider som beskrevet i kapittel 1.6.2.

Jernbaneverkets målsetting er å yte tjenester i overensstemmelse med den ytelsesbeskrivelse som er gitt i Network Statement.

Network Statement kan inneholde opplysninger om planlagte endringer i tiden etter utløpet av dokumentets gyldighetsperiode, jf. kapittel 1.6 nedenfor. Slik informasjon er ikke bindende for Jernbaneverket.

Network Statement henviser i en viss utstrekning til beskrivelser gitt i andre dokumenter utgitt av Jernbaneverket. Dersom Jernbaneverket skal gjennomføre endringer i slike dokumenter som berører jernbaneforetak sine rettigheter eller forpliktelser, skal slike endringer sendes på høring til jernbaneforetakene før endringene gjennomføres. I henhold til "Utredningsinstruksen" før endringen gjennomføres – jf. vedlegg 1.3.

1.4.3 Klageprosedyre

Network Statement og kriteriene i dette, fordeling av infrastrukturkapasitet, inklusive ordninger med hensyn til tilgang i samsvar med Jernbaneforskriften § 2-1, avgiftsordningen, nivået på eller strukturen til infrastrukturavgifter som søkeren må eller kan komme til å måtte betale, inngåtte rammeavtaler eller andre forhold der søkeren mener å ha fått sine rettigheter etter denne forskrift krenket, kan påklages til Statens jernbanetilsyn, med mindre det gjelder prinsippene for avgiftsordningen, som kan påklages til departementet. Klagen skal være avgjort innen to måneder etter at alle nødvendige opplysninger er framlagt.

Klageadgangen følger av Fordelingsforskriftens §9-4. Klagen avgjøres i samsvar med reglene i forvaltningsloven 10. februar 1967.

1.5 Network Statements struktur

Den internasjonale sammenslutningen av jernbaneinfrastrukturforvaltere i Europa, RailNetEurope (RNE) har utarbeidet en fellesstruktur for Network Statements oppbygning og innhold. Jernbaneverkets Network Statement følger denne struktur.

Den siste versjonen av Network Statement Common Structure er datert 12. mars 2014 og finnes på [RNE's hjemmeside](#).

1.6 Gyldighet og oppdateringsprosess

Network Statement er knyttet til jernbaneinfrastrukturen og forvaltes av Jernbaneverket.

1.6.1 Gyldighetsperiode

Network Statement 2016 gjelder:

- Tilgang til og bruk av infrastruktur, begrenset av Ruteplan R16.
- Behandlingen av kapasitetskrevene program for Ruteplan R16, dette gjelder også hvis behandlingen skjer før starten av Ruteplan R16.

Network Statement utgis 12 måneder i forkant av den ruteplanperioden den gjelder for og er gyldig for én ruteplanperiode.

Ruteplan R16 starter søndag den 13. desember 2015 og avsluttes lørdag 10. desember 2016.

Disse datoene er fastsatt i samsvar med bestemmelsene i EU-direktiv 2001/14/EF ¹.

Informasjon i Network Statement 2015, som gjelder perioden etter 14. desember 2014, er omtrentlig.

1.6.2 Oppdateringsprosess

Jernbaneverket vil, ved hjelp av et supplement til Network Statement 2016, kunngjøre eventuelle endringer eller tilføyelser som har oppstått etter utgivelsen av denne Network Statement.

Endring av en offentlig regulering som er referert i Network Statement, vil kun være annonsert ved hjelp av et supplement til Network Statement hvis:

- endringen ikke er publisert i Norsk Lovtidend ², samt
- endringen (potensielt) innfører restriksjoner for bruk av jernbaneinfrastrukturen i henhold til Basispakken – jf. EU-direktiv 2001/14/EF vedlegg II, se kapittel 6.1.1.

¹ DIRECTIVE 2001/14/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 26 February 2001 on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification

² ref. <http://www.lovdatabasen.no/info/lovtidend.html>

1.7 Utgivelse

Network Statement 2016 med samtlige vedlegg er tilgjengelige både i papirformat og i elektronisk form på Jernbaneverkets hjemmeside hvor den kan lastes ned gratis. Network Statement er til enhver tid tilgjengelig på to språk, både på norsk og engelsk. Dokumentets innhold er det samme på begge språk. Ved uoverensstemmelse mellom de to utgavene, vil den norske teksten ha forrang.

Network Statement sendes kostnadsfritt til selskap som har inngått en avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST) med Jernbaneverket.

Årlig utgivelse av Network Statement kunngjøres i Norsk Lysningsblad og i "EU-tidende".

1.8 Kontakt

1.8.1 Jernbaneverket

Jernbaneverket kan på forespørsel gi jernbaneforetak nærmere informasjon om emner nevnt i Network Statement 2016.

Jernbaneverkets kontaktadresse:

Jernbaneverket	
Postadresse	Postboks 4350, N-2308 HAMAR
Besøksadresse	Stortorvet 7, Oslo
E-post	network.statement@jbv.no
Internett	www.jernbaneverket.no

1.8.2 One Stop Shop, Norge

Jernbaneinfrastrukturledere og jernbane-kapasitetstildelingsmyndigheter i EUs medlemsland har i samarbeid opprettet en One-Stop-Shop funksjon som fungerer som et nettverk av kundekontaktpunkter innenfor rammen av RNE. I hensikt av å søke om ruteleie/rutetildeling i et internasjonalt jernbanenettverk, kan et jernbaneforetak ta kontakt med en One-Stop-shop, som vil starte hele den internasjonale koordineringsprosessen.

One Stop Shop vil på bakgrunn av kontakt med et jernbaneforetak og etter et møte med involverte ledere:

1. Koordinere håndteringen av kapasitets-krevende søknader for hver forespurte, internasjonale banestrekning innenfor RNE, på en slik måte at søknadene blir korrekt inkludert i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen.
2. Forestå og ivareta kundens optimale ruteleier for hele den internasjonale infrastrukturen. Koordinering av denne prosessen utføres hovedsakelig via simulering med RNEs PCS-system.

Jernbaneverkets One Stop Shop:

Jernbaneverket	
Postadresse	Postboks 4350, N-2308 HAMAR
Besøksadresse	Stortorvet 7, Oslo

Jernbanelogotip

E-post	oss@jbn.no
Telefon	+47 224 57 771
Telefax	+47 224 57 999

Link til internasjonale OSS: http://www.rne.eu/index.php/oss_network.html

1.9 Godskorridorer

I 2010 fastsatte Europaparlamentet og Rådet regler for etablering av et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig frakt, bestående av internasjonale frakt korridorer.

Målet er å oppnå pålitelig og god kvalitet på jernbanefrakttjenester for å kunne konkurrere med andre transportformer.

Hovedmålet med å initiere forordning [913/2010/EU](#) (heretter: "forskriften") var å forbedre de tjenester som tilbys av infrastrukturforvaltere (heretter: "IMS") til internasjonale fraktoperatører. Flere tiltak har bidratt til etableringen av korridorenes 'konsept: første jernbanepakke, TEN-T (Trans-European Transport Network) program, et samarbeid mellom medlemsstatene (MS) og direktemeldinger innenfor rammen av ERTMS, samt utplassering av TAF TSI (Tekniske Spesifikasjoner for Interoperabilitet for Telematikk Søknader om Frakt).

Gjennom forordningen ønsker EU å handle i følgende hovedområder tilsvarende prosessen med harmonisering:

- bedre koordinering mellom IMs
- forbedre vilkårene for tilgang til infrastruktur
- garantere godstog tilstrekkelig prioritet
- forbedre intermodalitet langs korridorer

For å nå disse målneutpekte EU ni internasjonale godstog korridorer (RFC) i EUs jernbanenettet. De viktigste parametere av RFC korridorer er inkludert i tabellen nedenfor (Regulation 1316/2013/EU):

9 Rail Freight Corridors	Member States	Principal routes <u>(1)</u>	Date established
1 Rhine-Alpine	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge-Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen <u>(2)</u> /Rotterdam-Duisburg-[Basel]-Milano- Genova	By 10 November 2013
2 North Sea – Mediterranean	NL, BE, LU, FR, UK <u>(2)</u>	Glasgow <u>(3)</u> /Edinburgh <u>(3)</u> /Southampton <u>(3)</u> /Felixstowe <u>(3)</u> -London <u>(2)</u> /Dunkerque <u>(2)</u> /Lille <u>(2)</u> /Liège <u>(2)</u> /Paris <u>(2)</u> /Amsterdam <u>(2)</u> -Rotterdam-Zeebrugge <u>(2)</u> /Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]-Marseille <u>(2)</u>	By 10 November 2013
3 Scandinavian Mediterranean	SE, DK, DE, AT, IT, NO	Stockholm/[Oslo] <u>(2)</u> /Trelleborg <u>(2)</u> -Malmö-København-Hamburg-Innsbruck-Verona-La Spezia <u>(2)</u> /Livorno <u>(2)</u> /Ancona <u>(2)</u> /Taranto <u>(2)</u> /Augusta <u>(2)</u> / Palermo	By 10 November 2015
4 Atlantic	PT, ES, FR, DE <u>(2)</u>	Sines-Lisboa/Leixões —Madrid-Medina del Campo/ Bilbao/San Sebastian-Irun- Bordeaux-Paris/Le Havre/Metz – Strasbourg <u>(2)</u> /Mannheim <u>(2)</u> Sines-Elvas/Algeciras	By 10 November 2013
5 Baltic – Adriatic	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Swinoujscie <u>(2)</u> /Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-	By 10 November 2015

9 Rail Freight Corridors	Member States	Principal routes <u>(1)</u>	Date established
		Bratislava/Wien/Klagenfurt-Udine-Venezia/ Trieste/ /Bologna/Ravenna Graz-Maribor-Ljubljana-Koper/Trieste	
6 Mediterranean	ES, FR, IT, SI, HU, HR <u>(2)</u>	Almería-Valencia/Algeciras/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Turin-Milano-Verona-Padova/Venezia-Trieste/Koper- Ljubljana-Budapest Ljubljana <u>(2)</u> /Rijeka <u>(2)</u> -Zagreb <u>(2)</u> -Budapest-Zahony (Hungarian-Ukrainian border)	By 10 November 2013
7 Orient/East-Med	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE <u>(3)</u>	— Bucureşti-Constanţa Bremerhaven <u>(3)</u> /Wilhelmshaven <u>(3)</u> /Rostock <u>(3)</u> /Hamburg <u>(3)</u> -Praha-Vienna/Bratislava-Budapest — Vidin-Sofia-Burgas <u>(3)</u> /Svilengrad <u>(3)</u> (Bulgarian-Turkish border)/ Promachonas-Thessaloniki- Athína-Patras <u>(3)</u>	By 10 November 2013
8 North Sea – Baltic <u>(4)</u>	DE, NL, BE, PL, LT, LV <u>(3)</u> , EE <u>(3)</u>	Wilhelmshaven <u>(2)</u> /Bremerhaven/Hamburg <u>(2)</u> / Amsterdam <u>(2)</u> /Rotterdam/Antwerpen-Aachen/Berlin-Warsaw-Terespol (Poland-Belarus border)/Kaunas-Riga <u>(3)</u> -Tallinn <u>(3)</u>	By 10 November 2015
9 Rhine-Danube <u>(5)</u>	FR, DE, AT, SK, HU, RO, CZ	Strasbourg-Mannheim-Frankfurt-Nürnberg-Wels Strasbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wels-Wien-Bratislava-Budapest-Arad-Braşov/Craiova-Bucureşti-Constanţa Čierna and Tisou (Slovak/ Ukrainian border)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha-München/Nürnberg	By 10 November 2013

(1) '/' betyr alternative ruter. I tråd med TEN-T retningslinjer, bør Atlanterhavet og Middelhavet korridorer i fremtiden være ferdig innen Sines / Algeciras-Madrid-Paris frakt akse som krysser de sentrale Pyreneene via en lav høyde tunnel.

(2) (+) Ruter som er merket med + skal inngå i de respektive korridorer senest tre år etter etableringstidspunktet fastsatt i denne tabellen. Eksisterende strukturer definert under artikkel 8 og artikkel 13 (1) i denne forordning skal justeres ved deltakelse av flere medlemsstater og infrastrukturforvaltere i de respektive korridorer. Disse inneslutninger skal være basert på markedsundersøkelser og ta hensyn til aspekter av eksisterende person- og godstransport i tråd med artikkel 14 (3) i denne forordning.

(3) Ruter som er merket med * skal inngå i de respektive korridorene de siste fem år etter etableringstidspunktet fastsatt i denne tabellen. Eksisterende strukturer definert under artikkel 8 og artikkel 13 (1) i denne forordning skal justeres ved deltakelse av flere medlemsstater og infrastrukturforvaltere i de respektive korridorer. Disse inneslutninger skal være basert på markedsundersøkelser og ta hensyn til aspekter av eksisterende person- og godstransport i tråd med artikkel 14 (3) i denne forordning.

(4) (°) Frem til realiseringen av en Rail Baltic linje i en 435 mm nominell sporvidde, skal det som særpreger ulike sporvidde systemer tas i betraktning ved etablering og drift av denne korridoren.

(5) (‡) Opprettelsen av denne korridoren skal være basert på markedsundersøkelser og ta hensyn til aspekter av eksisterende person- og godstransport i tråd med artikkel 14 (3) i denne forordning. Seksjonen " Čierna og Tisou (Slovakiske / ukrainske grensen) -Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha" etableres 10. november 2013. "

En detaljert beskrivelse av godskorridor 3 - ScanMed RFC, som Jernbanelverket er deltaker i, finnes på følgende internettside: [ScanMed RFC](#)

1.10 RailNetEurope – internasjonalt samarbeid mellom infrastrukturforvaltere

RailNetEurope (RNE) ble opprettet i januar 2004. En «non-profit» organisasjon av infrastrukturforvaltere og jernbaneforetak som har til hensikt å legge til rette for internasjonal trafikk på den europeiske jernbaneinfrastrukturen.

RNEs målsetting

RNEs målsetting er å gi støtte til jernbaneforetak i deres internasjonale virksomhet (både for gods og passasjerer) og øke effektiviteten i infrastrukturforvalternes prosesser. Medlemmene av RailNetEurope harmoniserer internasjonale jernbanetransportforhold sammen, og innfører en tydeligere bedriftstilnærming for å fremme den europeiske jernbanevirksomheten til fordel for hele jernbaneindustrien i Europa.

RNE's oppgaver

RNEs oppgaver blir utført av fire faste arbeidsgrupper samt av ad-hoc prosjektgrupper koordinert ved RNEs hovedkontor, som har base i Wien i Østerrike. I slutten av 2010 fikk RNE i tillegg mandat til å bli tjenesteleverandør for valg og ekspertstøtte for korridor organisasjoner innen utvikling av driftsmetoder, prosesser samt utvikling av driftsverktøy.

RNE nettverk

Foreløpig er RailNetEurope et partnerskap av 36 infrastrukturforvaltere som er medlemmer, assosierte medlemmer eller kandidatmedlemmer. Totalt representerer deres jernbanenett godt over 230 000 km.

RailNetEurope arbeider med å forenkle, harmonisere og optimalisere internasjonale jernbaneprosesser som:

- Europeisk tidtabell
- Felles salg- og markedsførings tilnærminger (inkludert Network Statements)
- Samarbeid mellom infrastrukturforvaltere når det gjelder drift
- Tuginformasjonsutveksling i sanntid på tvers av landegrensene
- Ettermarkedstjenester (for eksempel rapportering)

1.10.1 One Stop Shop (OSS)

Europeiske infrastrukturforvaltere og kapasitetstildelings organer som utgjør RNE har etablert et nettverk av One Stop Shops, OSS, som opererer som kontaktpunkt for kunder innen RNE.

ONE Europe - ONE Service

RNE har etablert ett OSS kontaktpunkt i hvert medlemsland. Hver kunde kan velge sitt OSS kontaktpunkt ved behov når det gjelder internasjonale jernbanetjenester.

Fra innledende spørsmål knyttet til nettverk tilgang til internasjonale baneforespørsler samt medarbeidere etter et toganløp - alle disse spørsmålene og sakene håndteres til det beste for kundene av ett kontaktpunkt for hele den internasjonale togstrekningen.

Kunder av RNE medlemmer som tilbyr internasjonale jernbanetjenester kan gjøre bruk av RNE One Stop Shop sine pakker av tjenester:

Et nettverk av kontaktpunkter veileder kunder gjennom hele spekteret av prosedyrer: nettverkstilgang, planlegging av effektiv internasjonal jernbanetransport, internasjonal togbaneadministrasjon (ITPM) og gjennomgang av medarbeider ytelsen etter togdrift. Responstidene har blitt standardisert på et kundevennlig nivå – måloppnåelse på disse tjenestenivåer testes.

OSS-eksperter fra salg og ruteplan forener sin kompetanse på disse feltene for å betjene kunder sammen med OSS-kontaktpunkter.

IT-verktøy kan bistå søkere ved å gi prisanslag for bruk av jernbaneinfrastruktur, for å koordinere internasjonale baneforespørsler, bestillings- og leveringsprosesser, samt å spore internasjonale tog i sanntid.

Liste over OSS kontaktpersoner er tilgjengelig på: http://www.rne.eu/oss_network.html

1.10.2 RNE Verktøy

På hjemmesiden til RailNetEurope finnes informasjon om systemene (verktøyene) nedenfor:



[Path Coordination System \(PCS\)](#)

PCS (tidligere Pathfinder) er et system for søknad om og koordinering av internasjonale ruteleier.
<http://pcs.rne.eu>



[Charging Information System \(CIS\)](#)

CIS (tidligere EICIS) er et system for levering av prisinformasjon i henhold til kundens behov.
<http://cis.rne.eu/>



[Train Information System \(TIS\)](#)

TIS(tidligere Eurotrails) er et system som gir sanntids informasjon om internasjonale tog
<http://tis.rne.eu/>

1.11 Ordliste

RNE har laget en enkel ordliste på engelsk med termer som brukes i Network Statement. Nedenfor finner du utvalgte definisjoner. På RNE' hjemmeside tilbys en mer omfattende ordliste svært relevant til innholdet i Network Statement. Besøk http://www.rne.eu/ns_glossary.html eller direkte til [the Network Statement Glossary](#).

Vær oppmerksom på "Legal Disclaimer", at det tilgjengelige materialet kun er ment som informasjon, og at definisjonene ikke er juridisk bindende.

1.11.1 Forkortelser

AST Avtale om sportilgang og bruk av tjenester

DSB Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap

IF	Infrastrukturforvalter
JBF	Jernbaneforetak
JBV	Jernbaneverket
JD	Justis- og beredskapsdepartementet
NSB	Norges Statsbaner AS
RNE	RailNetEurope
SD	Samferdselsdepartementet
SJT	Statens jernbanetilsyn
JD	Justis- og beredskapsdepartementet
TJN	Trafikkregler for Jernbaneverkets nett

1.11.2 Definisjoner

Assistanselokomotiv Slepelokomotiv

Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST) Se Fordelingsforskriften § 8-1 og Network Statement kapittel 1.3 og 2.4.2

Brannvisitasjonstog Togsett utstyrt med slukkeutstyr og bestemt for slukking av brann

Evakueringstog Togsett bestemt for evakuering av reisende fra havarete tog

Grenseovergang Det punkt (evt. den stasjon) hvor en grenseoverskridende jernbaneforbindelse går over til en annen infrastrukturforvalter. Uttrykket brukes kun ved kryssing av riksgrense.

Grunnrutemodell En modell med systemruter utviklet for å kunne gjennomføre trafikkavviklingen på strekninger med meget høy kapasitets-utnyttelse. Grunnet det nasjonale jernbanenettets form med Oslo S som "nav" i et hjul og lange enkeltsporstrekninger, vil endring av grunnrute-modellen påvirke togrutene i hele Norge.

Foruten Osloområdet er det utviklet grunnrutemodeller for Jærbanen og Vossebanen.

Hovedterminkifte Det tidspunkt på året når alle togruter legges ut på ny

Hvite tider Tider på døgnet der det er satt av infrastrukturkapasitet til vedlikeholdsarbeid

Kontakttrykk fra pantograf Uttrykk for det trykk pantografen (strømvtageren) utøver mot kjøreledningen

Nasjonal Transportplan En stortingsmelding utarbeidet av Samferdselsdepartementet. Meldingen presenterer Regjeringens transportpolitikk. Den er også en strategisk plan for utvikling av det samlede systemet for veg-, jernbane-, luft- og sjøtransport.

Ombordansvarlig Den som skal ivareta passasjerenes sikkerhet ved av- og påstigning, om bord i toget, ved evakuering m.m. Ombordansvarlig skal i tillegg kontrollere signaler i de tilfeller det er bestemt i forskriften, jf. Togframføringsforskriften §6-3. Ombordpersonell i persontog

Operativ kapasitetsfordeling Fordeling av infrastruktur-kapasitet utenom ruteplan-prosessen. Operativ kapasitets-fordeling innebærer fordeling av restkapasitet”, se Restkapasitet

Redningstog Se Evakueringstog

Redskapstog Togsett bestemt for innhenting av havarert tog. Redskapstoget består som regel av én redskapsvogn og en mannskapsvogn. Redskapsvognen inneholder utstyr for løfting og på-sporing av tog, ekstra kobbler mv.

Restkapasitet Ledig (fri) sporkapasitet i nettet som ikke er fordelt til togkjøring eller som sportilgang for infrastruktur -arbeider i den fastlagte ruteplanen.

Ruteplanprosess (utgått definisjon) ”Kapasitetsfordelingsprosess” (synonymer)

Skinnegående vedlikeholdsmaskiner Maskiner som benyttes til å utføre infrastrukturarbeider

Spesialtransport Et tog er å anse som spesialtransport når lastens og/eller det rullende materiellets totalvekt, metervekt, lastens profil, innhold eller øvrige forhold krever at det tas særskilte forholdsregler ved togframføring Jf. UIC Code 502, Vedlegg 1.3

Stasjon Jernbaneregulert område for togstopp iht. nasjonal ruteplan, som muliggjør sikker av- og påstigning og opphold for reisende og passasjerer

Største linjehastighet Den største kjørehastighet som tillates benyttet over et nærmere bestemt strekningsavsnitt

Vognoptak En liste som bl.a. identifiserer vognenhetene i et tog” - jf. Togframføringsforskriften §4-4, vedlegg1.3, samt Trafikkregler for Jernbaneverkets nett - pkt. 4.1.4³.

Ytelsesordninger Jf. EU-direktiv 2001/14 art 11 og Fordelingsforskriften § 4-7. ”Ordning for bedring av ytelse” - jf. vedlegg 1.3.

³Jf. <http://www.jernbaneverket.no/no/Marked/Leverandorinfo/Trafikkregler-for-Jernbaneverkets-nett/>

2. Tilgangsbetingelser

2.1 Innledning

Jf. Jernbaneforskriften, især §§ 2-1 og 2-2 - vedlegg 1.3.

Forskriftene er tilgjengelig på nettsidene til Statens jernbanetilsyn, www.sjt.no/Lover_og_forskrifter/

2.1.1 Strekningsvise tilgangsbestemmelser

2.1.1.1 COTIF

Norge er tilsluttet Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk (COTIF). Jf. COTIF-loven - vedlegg 1.3.

CIM-linjer:

- Alle jernbanelinjer på det nasjonale jernbanenettet.

CIV-linjer:

- Alle jernbanelinjer på det nasjonale jernbanenettet.

OTIF (www.otif.org) har oppdaterte lister over alle jernbane- og fergelinjer hvor CIM og CIV kommer til anvendelse ved internasjonal jernbanetransport.

2.1.1.2 TEN – det transeuropeiske konvensjonelle jernbanesystemet

Den nasjonale delen av det transeuropeiske konvensjonelle jernbanenettet omfatter følgende linjer:

- Østfoldbanen (Oslo – Moss – Kornsjø)
- Vestfoldbanen (Oslo – Drammen - Skien)
- Bratsbergbanen (Nordagutu – Skien)
- Kongsvingerbanen (Oslo – Kongsvinger – Charlottenberg)
- Sørlandsbanen (Oslo – Hokksund – Stavanger)
- Bergensbanen (Oslo – Hokksund - Hønefoss - Bergen)
- Strekningen Oslo – Roa – Hønefoss
- Dovrebanen (Oslo – Dombås – Trondheim)
- Meråkerbanen (Trondheim – Storlien)
- Nordlandsbanen (Trondheim – Bodø)
- Ofotbanen (Narvik – Vassijaure)

For utfyllende regler - jf. Samtrafikkforskriften vedlegg 1.3.

2.2 Generelle tilgangsbetingelser

Jf. Jernbaneforskriften kapittel 2 – jfr. vedlegg 1.3.

2.2.1 Betingelser for å søke om togrute

Følgende virksomheter oppfyller betingelsene for å søke om togruter i Norge:

1. Jernbaneforetak som har tilgang til å trafikere det nasjonale jernbanenettet under forutsetning av at foretaket har lisens og sikkerhetssertifikat for den aktuelle type transport og strekning.

Fordelingsforskriftens § 5-1, 2. punkt fastslår at; "Infrastrukturforvalteren kan tillate at virksomheter som kan få tilgang til å trafikere kjørevei som er del av det nasjonale jernbanenettet, kan søke om infrastrukturkapasitet".

Formålet med bestemmelsen er bl.a. å legge til rette for at potensielle jernbaneforetak som er i prosess for å få lisens og sikkerhetssertifikat, skal kunne få delta i kapasitetsfordelingsprosessen.

Jernbaneverket tillater at slike virksomheter kan søke om ruteleier. For at søknaden skal tas hensyn til når ruteplanen fastlegges, (se kapittel 4.4) kan Jernbaneverket kreve at virksomheten sannsynliggjør at den vil ha fått tillatelse innen ruteendring.

2. For å legge til rette for internasjonal (grenseoverskridende) togtrafikk tillater Jernbaneverket at en One Stop Shop innen RNE-samarbeidet bestiller infrastrukturkapasitet på vegne av jernbaneforetak eller potensielle jernbaneforetak som angitt ovenfor.
3. Jernbaneverket kan tillate at en representant utpekt av den som forestår opphandling av offentlig kjøpt trafikk, deltar i kapasitetsfordelingsprosessen og søker om infrastrukturkapasitet.

Slik tillatelse kan gis enten når kapasitetsfordelingsprosessen startes, eller når søknad om ruteleier må sendes før det er avklart hvilket jernbaneforetak som skal utøve trafikken.

Virksomhet som ikke har lisens og sikkerhetssertifikat i Norge, kan få reservert infrastrukturkapasitet, men vil ikke få utstedt togruter. Togruter vil kun bli utstedt til det jernbaneforetak som faktisk skal kjøre togene.

2.2.1.1 Adgang til å ta plass i førerrom

Jernbaneverkets personale skal i nødvendig utstrekning gis adgang til førerrom for visitasjon/befaring av strekning.

Jernbaneforetak skal utforme sine rutiner for adgang til førerrom på en slik måte at avtale om at visitør kan ta plass i førerrom, kan inngås på kort varsel (mindre enn én time).

Jernbaneverket er på sin side ansvarlig for at visitøren ikke forstyrrer lokomotivpersonalet unødvendig.

Bakgrunnen for kravet er dels å unngå å reservere mer infrastrukturkapasitet enn nødvendig for visitasjon og vedlikehold, dels for at Jernbaneverket skal få et realistisk bilde av siktforholdene for lokomotivpersonalet.

2.2.1.2 Jernbaneverkets hovedbedriftsansvar

Se Arbeidsmiljøloven kapittel 2 – jf. vedlegg 1.3.

Når flere arbeidsgivere samtidig driver virksomhet på samme arbeidsplass, blir arbeidstakerne som regel utsatt for en ekstra risiko ved den virksomhet som drives av andre arbeidsgivere enn sin egen. Derfor skal hver arbeidsgiver sørge for at deres egen virksomhet er slik innrettet at også de øvrige arbeidstakerne er vernet i samsvar med reglene i Arbeidsmiljøloven. Ansvar for samordningen av verne- og miljøarbeidet er lagt på hovedbedriften.

Hovedbedriftsansvar vedrørende jernbanevirksomhet:

- Når personell ansatt hos jernbaneforetak utfører arbeidsoppgaver i tilknytning til strekninger Jernbaneverket forvalter, er Jernbaneverket å anse som hovedbedrift. Eksempelvis gjennomfører Jernbaneverket strekningsbefaringer med jernbaneforetak.
- Hovedbedriftsansvaret for deler av det nasjonale jernbanenettet, som utgjør en naturlig del av terminaler, verksted- og skifteområde, og der det ikke foregår ordinær person- og godstrafikk, kan etter avtale tillegges virksomheten som er ansvarlig for hovedaktiviteten på området.

2.2.2 Hvem som kan få tillatelse til å kjøre tog (gods- og/eller passasjertog)

Virksomheter som har tilgang til å trafikere det nasjonale jernbanenettet, kan få tillatelse til å kjøre tog i Norge. Jf. EU-direktiv 2001/14/EC art. 16 og Jernbaneforskriften §§ 2-1 og 2-2 – jf. vedlegg 1.3.

A Virksomheter som har tilgang til å trafikere det nasjonale jernbanenettet, Jernbaneforskriften § 2-1.

Dette gjelder virksomheter som har tilgang til å trafikere kjørevei som er en del av det nasjonale jernbanenettet forutsatt at virksomheten har lisens (jf. vedlegg 1.3, Jernbaneforskriften kapittel 5 og sikkerhetssertifikat, vedlegg 1.3 respektive, kapittel. 6 for den aktuelle transporten og strekningen.

- Jernbaneforetak som inngår i internasjonal sammenslutning hvor det ene foretaket er etablert i Norge og har tilgang til å trafikere den aktuelle kjørevei for den type transport som skal utføres
- Jernbaneforetak som vil drive internasjonal kombinert godstransport
- Jernbaneforetak som vil drive internasjonal godstransport på kjørevei som utgjør det transeuropeiske jernbanenettet for godstransport (Trans European Rail Freight Network- TERFN). Slike jernbaneforetak skal også ha rett til å ta imot og levere gods i Norge forutsatt at tilsvarende rettighet gjelder for norske jernbaneforetak i den EØS-stat eller Sveits der foretaket er etablert.

Tilgangen omfatter også nødvendig transport av materiellet på hele det nasjonale jernbanenettet, jf. Jernbaneforskriften § 2-1, 2. ledd.

B Virksomheter som kan søke Samferdselsdepartementet om tilgang til å trafikere det nasjonale jernbanenettet, jf. Jernbaneforskriften § 2-2.

Følgende virksomheter kan i særlige tilfeller gis tilgang til å trafikere kjørevei som er en del av det nasjonale jernbanenettet utover de tilfeller som er nevnt ovenfor, forutsatt at virksomheten har lisens for den jernbanevirksomhet som skal utføres (jf. Jernbaneforskriften kapittel 5) og sikkerhetssertifikat etter kapittel 6.

- JBF som bare driver transport i byer og forsteder eller regional transport på egen kjørevei
- JBF som vil drive persontransport på deler av jernbanenettet hvor statens jernbaneforetak har innstilt slik trafikk
- Museums- og hobbypreget trafikkvirksomhet

Tilgang etter de to første punktene gis i tilfeller hvor dette vil bidra til en hensiktsmessig trafikkavvikling.

2.2.3 Lisenser

Lisens utstedes av Statens jernbanetilsyn. For kontaktinformasjon – jf. vedlegg 1.3.

2.2.4 Sikkerhetssertifikat

Sikkerhetssertifikat utstedes av Statens jernbanetilsyn. For kontaktinformasjon - se vedlegg 1.3.

2.2.5 Erstatningsplikt

Jernbaneforskriften § 5-6 Forsikring/Garanti – jf. vedlegg 1.3.

”Jernbaneforetak skal være tilstrekkelig forsikret eller ha garanti for erstatningsansvar som kan oppstå på grunn av virksomheten, herunder dekning av erstatningsansvar i tilfelle ulykker, særlig når det gjelder passasjerer, bagasje, frakt, post og tredjemann. Forsikringen/garantien må som minimum ha en dekning på 4500G (folketrygdens grunnbeløp) per skadetilfelle.”

Jernbaneverket krever at forsikringen skal være tilstrekkelig til å dekke det ansvar jernbane-foretak og andre som jernbaneforetaket svarer for kan komme i overfor Jernbaneverket, herunder for skader på infrastruktur, opprydding etter driftsuhell og brannslukking.

2.3 Generelle forretningsbetingelser

2.3.1 Rammeavtale

Jf. Fordelingsforskriften kapittel. 6 og EU direktiv 2001/14/EC Article 17 – vedlegg 1.3.

Rammeavtaler kan bli utarbeidet for det enkelte tilfelle.

Jernbaneverket er generelt positiv til å inngå gjensidige rammeavtaler vedrørende (infrastruktur) forbedringer / tilleggstjenester.

2.3.2 Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST)

Jf. Fordelingsforskriften § 8-1 og EU Direktiv 2001/12, Artikkel 1 (11) – vedlegg 1.3.

AST er den eneste avtalen som JBF må inngå med Jernbaneverket for å få levert basispakken/den minste pakken med tilgangstjenester – jf. kapittel 6.1.1.

Det er ikke nødvendig å ha en AST før en søker om ruter, men det er nødvendig for å få ruter utgitt.

Gjeldende AST er tilgjengelig i vedlegg 2.4.2. Utskrift kan også bestilles ved henvendelse til oss@jbn.no.

Formatet til AST kan bli endret, og nye AST kan bli inngått uavhengig av gyldighetsperioden for Network Statement. Det er ingen uavhengig godkjenning av AST.

AST gir JBF rett til å benytte tjenester Jernbaneverket stiller til disposisjon til JBF og som er omfattet av fordelingsforskriften §§ 3-2 og 3-3, samt rett til adgang frem til disse tjenestene. For bruk av andre tjenester må det inngås særskilt avtale med Jernbaneverket.

2.4 Trafikkregler

Følgende forskrift utgitt av Statens jernbanetilsyn og bestemmelser utgitt av Jernbaneverket utgjør i sum trafikkregler og driftsreglement for det nasjonale jernbanenettet:

- Togframføringsforskriften - jf. vedlegg 1.3.
- Togframføringsforskriften for strekninger med ERTMS
- Trafikkregler for Jernbaneverkets nett, rev. 5 - gyldig fra 14.12.2014, som inneholder både Togframføringsforskriften og JBVs utfyllende bestemmelser.
- Trafikkregler for Jernbaneverkets nett for strekninger med ERTMS
- Strekningsbeskrivelse (både for konvensjonelle strekninger og strekninger med ERTMS). Dokumentet beskriver bl.a. driftsformene på den enkelte banestrekning og gir lokale betjeningsforskrifter for stasjoner, godsterminaler, driftsbanegårder, broer, lokale sidespor mv. Strekningsbeskrivelsen er en del av underlaget for førers regelbok, som skal utarbeides av jernbaneforetakene.
- ATC håndbok for fører

Med hjemmel i Togframføringsforskriften skal JBF utarbeide regelbok og strekningsbok for foretakets førere, jf. Togframføringsforskriften §§ 2-4 og 2-5 – vedlegg 1.3.

Trafikkreglene er kun tilgjengelig på norsk. Jernbaneverket har avtale med trykkeri som trykker ovennevnte dokumenter. JBF kan trykke trafikkreglene hvor de måtte ønske.

2.4.1 Jernbaneforetaks plikt til å bruke Jernbaneverkets trafikkregler

JBF som har inngått AST med Jernbaneverket, skal følge Jernbaneverkets til enhver tid gjeldende trafikkregler.

2.4.1.1 Endring av trafikkregler utgitt av Jernbaneverket

Se Utredningsinstruksen - vedlegg 1.3.

Disse bestemmelsene begrenser ikke Jernbaneverkets rett til å beslutte endringer i overensstemmelse med myndighet gitt i lov eller forskrift.

Endringer av trafikkreglene som skjer som en nødvendig følge av at deler av disse omgjøres til forskrift, vil normalt ikke være gjenstand for offentlig høring i regi av Jernbaneverket. Høring gjennomføres i slike tilfeller av den myndighet som fastsetter forskriften.

Beskrivelser av tekniske anlegg, lokale prosedyrer eller innretninger vil normalt ikke bli gjort til gjenstand for offentlig høring. Tilsvarende gjelder endringer av disse.

2.4.2 Krav om kontinuerlig tilgjengelig transportledelse

Jernbaneverket krever at jernbaneforetak har en transportledelse, som er umiddelbart tilgjengelig til de tider av døgnet togframføring pågår.

Transportledelsen skal ha alle fullmakter for å kunne treffe beslutninger i den hensikt å kunne lukke avvikssituasjoner slik at eventuelle negative virkninger av avviket blir så små og kortvarige som mulig.

Jernbaneforetak skal gi Jernbaneverket nødvendig kontaktinformasjon for egen transportledelse.

Jernbaneforetaket har ansvar for å holde kontaktinformasjonen oppdatert til enhver tid.

2.5 Spesialtransporter

Spesialtransport defineres tilsvarende som i UIC-brosjyre 502-1, artikkel 1.3. jf. vedlegg 1.3. Jernbaneverket benytter UIC - definisjonen.

Jernbaneverket beslutter hvorvidt en spesialtransport kan tillates fremført og i tilfelle på hvilke vilkår. Håndtering av spesialtransporter i kapasitetsfordelingsprosessen er beskrevet i kapittel. 4.7.

2.6 Farlig gods

Transport av farlig gods med tog er regulert i følgende lover og forskrifter:

OTIF: RID2015

JD: Forskrift om transport av farlig gods på veg og jernbane (landtransportforskriften)

DSB: ADR/RID 2015

UIC: Trykksak 502.1

Lover og forskrifter – jf. vedlegg 1.3. Håndtering av farlig gods i kapasitetsfordelingsprosessen er nærmere omtalt i kapittel. 4.7.

2.7 Godkjennelsesprosess for rullende materiell - Retningslinjer

Statens jernbanetilsyn er godkjennelsesmyndighet for rullende materiell.

Informasjon om prosessen fås ved henvendelse til Statens jernbanetilsyn. For kontaktinformasjon – jf. vedlegg 1.3.

Jernbaneverkets dokument Teknisk regelverk, bok 590 Supplementary information and regulations inneholder mye relevant informasjon for virksomheter som ønsker å klarlegge om rullende materiell de skal anskaffe kan benyttes på det nasjonale jernbanenettet. Kravene i Bok 590 må oppfylles for at det rullende materiellet kan benyttes.

Directive 2004/49/EC Article 10

2.7.1 Krav til utstyr i trekkaggregater

For at fører skal ha tilgang til ulike betjeningsskap, som f.eks. sveiveskap og betjeningsskap for veisikringsanlegg, skal alle trekkaggregater være utstyrt med "CTC-nøkkel" .

Nøkler rekvireres hos Jernbaneverket, send epost til IFJ_ordre@jbv.no. Bestillingen skal inneholde følgende informasjon:

- Bestilling av CTC nøkler – "F-nr. 708 690 840"
- Bestillers firmanavn
- Bestillers kundenummer hos Jernbaneverket (eller "ny kunde")

- Bestillers referanse
- Kontaktperson (navn og telefon)
- Antall nøkler
- Fakturaadresse
- Leveringsadresse

Hvis ønskelig kan nøklene utleveres ved: Jernbaneverket Sentrallager Grorud, Østre Aker vei 256, Oslo.

Bestiller må kvittere for mottatt CTC-nøkler og plikter å levere disse tilbake når behovet opphører. Tap av CTC-nøkler meldes til Jernbaneverket.

2.7.2 Gass- og røykvernutstyr på tog

For å kunne føre tog trygt ut av farlig område ved brann, lekkasje på beholdere med farlige gasser osv. anbefales at alle tog utstyres med gassmasker for gass- og røykvern. Persontog bør utstyres med to sett gass- og røykvernutstyr: hvorav et sett plasseres på trekkaggregatet til bruk for lokomotivfører og et stk. plasseres sammen med togets øvrige beredskapsutstyr til bruk for togets øvrige ombordpersonale. I enheter med to førerrom bør forefinnes ett sett med utstyr i tilknytning til hvert av førerrommene.

2.8 Godkjennelsesprosess for togpersonale

Førere av trekkraftkjøretøy skal ha bestått eksamen fra godkjent fagskole. Dette kravet gjelder ikke a) førere utdannet som lokomotivførere hos jernbaneverksamhet i Norge før 1. juli 2005, b) førere av skinnetraktor og c) førere utdannet i annen EØS-stat eller førere med utdanning fra land utenfor EØS dersom utdanningen er sammenlignbar med norsk utdanning.

Utover dette kreves ikke offentlig sertifisering. For øvrig finnes enkelte generelle retningslinjer i jernbanelovgivningen (foreligger kun på norsk).

Se spesielt: (Vedlegg 1.3)

- Forskrift 10. desember 2010 nr.1568 (jernbaneforskriften)
- Forskrift 11. april 2011 nr. 389 (sikkerhetsstyringsforskriften)
- Forskrift 11. april 2011 nr. 388 (jernbaneinfrastrukturforskriften)
- Forskrift 21. juni 2012 nr. 633 (kjøretøyforskriften)
- Forskrift 18. desember 2002 nr.1679 (opplæringsforskriften)
- Forskrift 18. desember 2002 nr. 1678 (helsekravforskriften)
- Forskrift 27. november 2009 nr. 1414 (forskrift om sertifisering av førere av trekkraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet)

Directive 2004/49/EC Article 10

2.8.1 Sensorer til eksamen i trafikkregler for jernbane

Norsk jernbaneskole kan bistå med tilgang sensorer til eksamen i Trafikkregler for Jernbaneverkets nett for lokomotivførere, skiftere/signalgivere osv.

Se kapittel 5.5.4.8, for informasjon om skolen

2.8.2 Undervisning i betjening av tog i driften

Grunnutdanning for lokomotivførere er organisert som en offentlig utdanning, fagskoleutdanning, under Norsk jernbaneskole.

Endelig autorisering av lokførere samt opplæring og godkjenning på den enkelte aggregattypen vil skje ute hos det enkelte jernbaneforetak.

2.8.3 Obligatorisk utstyr for lokførere

For å kunne betjene utrustning langs Jernbaneverkets infrastruktur (S-låser, planovergangsskap etc.), skal de av jernbaneforetakets lokomotivførere og eventuelt annet personale som har behov for det, være utstyrt med en "firkantnøkkel".

Nøkler kan rekvireres hos NSB/Mantena. Bestiller må kvittere for mottatt firkantnøkkel og plikter å levere disse tilbake når behovet opphører. Tap av firkantnøkkel meldes til NSB/Mantena.

2.9 Beredskapsplan for driftsulykker

Jernbaneverket viser til "forskrift om sikkerhetsstyring for jernbanevirksomheter på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsstyringsforskriften) FOR 2011-04-11 nr 389" § 4-7 Beredskap 2. og 3. ledd hvor det heter: "Infrastrukturforvalter skal sørge for at egne beredskapsplaner og beredskapsplanene til alle jernbaneforetak som trafikkerer det nasjonale jernbanenettet er koordinert. Beredskapsplanene skal være samordnet med relevante offentlige myndigheter".

Jernbaneforetak og offentlige myndigheter skal:

- Gjøre seg kjent med innholdet i dokumentene og koordinere sine beredskapsplaner med dem
- Sende bekreftelse til Jernbaneverket om at deres beredskapsplaner er koordinert der det er relevant, i samsvar med sikkerhetsstyringsforskriften

I tillegg har Jernbaneverket regionale beredskapsplaner som skal koordineres lokalt med de jernbaneforetak som trafikkerer og med offentlige myndigheter i baneområdene. Tilsvarende bekreftelser på koordinering med regionale beredskapsplaner skal sendes Jernbaneverket.

Se <http://www.jernbaneverket.no/no/Marked/Leverandorinfo/Beredskapsplan-for-driftsulykker/>

3. Infrastruktur

3.1 Innledning

Network Statement gir informasjon om infrastrukturen på det nasjonale jernbanenettet samt på annen jernbaneinfrastruktur som er tilknyttet det nasjonale jernbanenettet, og som stilles til rådighet for den som har tilgang til å trafikkere det nasjonale jernbanenettet.

Vesentlig informasjon til kapittel 3 er gitt i form av kart og skjematisk oversikter i vedlegg. (Kilden til kartene er Kartverket og brukstillatelse er gitt).

Ikke all informasjon er oversatt til engelsk. Hvis ønskelig med oversettelse, vennligst kontakt Marked i Jernbanelverket Network.statement@jbv.no

Nettbeskrivelsen er utformet og detaljert i den hensikt å dekke eksisterende og nye jernbaneforetaks informasjonsbehov i forbindelse med planlegging av deres togproduksjon.

Nettbeskrivelsen gir ikke tilstrekkelig informasjon om infrastrukturens egenskaper med tanke på å spesifisere, konstruere eller bygge rullende materiell som er kompatibelt med Jernbanelverkets infrastruktur. For dette behovet vises til Jernbanelverkets dokument Teknisk regelverk, bok 590 Supplementary information and regulations, kap.1.

Informasjon om tilknyttet (privat) jernbaneinfrastruktur er kun dekket i den utstrekning Jernbanelverket besitter informasjon om den.

3.2 Jernbanenettets omfang

3.2.1 Begrensninger

Jernbanenettets geografiske omfang og begrensninger er vist på strekningskart – jf. vedlegg 3.2.1.

3.2.2 Forbindelser til andre jernbanenett

3.2.2.1 Nasjonale grenseoverganger

Det er fire grenseoverganger mellom Norge og Sverige. Disse er beskrevet i tabellen under – jf. vedlegg 3.2.1. Ingen av grenseovergangene innebærer skifte av sporvidde.

Passering av riksgrensen innebærer skifte av visuelt signalsystem.

Grensestasjon	Bane
Riksgränsen (SE)	Oftobanen
Storlien (SE)	Meråkerbanen
Charlottenberg (SE)	Kongsvingerbanen
Kornsjø (NO)	Østfoldbanen
Naboland IF	
Trafikverket	
Nabolands forvaltning	
Trafikverket – Hovedkontor :	
Postadresse:	Röda vägen 1, S-781 89 BORLÄNGE, SE
Telefon:	+46 771 921 921
E-post:	trafikverket@trafikverket.se
Internet:	www.trafikverket.se
Toll- og avgiftsdirektoratet	
Postadresse:	PB 8122 Dep., N-0032 OSLO, NO
Telefon:	+47 228 60 312
E-post:	tad@toll.no
Internet:	www.toll.no

3.2.2.2 Tilknyttede nett, herunder privatbaner, havnespor, godsterminaler og sidespor

Norge har ingen jernbanenett i tradisjonell forstand utover det nett som forvaltes av Jernbaneverket. Det finnes et fåtall spor og baner eiet av private. Da disse kan benyttes i tilknytning til det nettet Jernbaneverket forvalter, nevnes de kort i Network Statement.

Passering av de innenlandske forgreningspunktene kan innebære skifte av lasteprofil, aksellast, energiforsyningssystem, signalsystem osv.

Tilknyttede spor og baner – jf. vedlegg 3.2.2.2. Tilknyttede sidespor – jf. vedlegg 3.7.6.

Jernbaneverket har i en del tilfeller valgt å fjerne sporvekselen mellom det nasjonale jernbanenettet og sidespor som ikke har vært i bruk på lang tid. Jernbaneforetak som ønsker slike sporveksler reetablert, kontakt Jernbaneverkets OSS-funksjon: oss@jbv.no.

3.2.3 Tilleggsinformasjon

For informasjon om det nasjonale jernbanenettet av relevans for rullende materiell vises til Jernbaneverkets dokument Teknisk regelverk, bok 590 Supplementary information and regularions. For geografisk sortert oversikt over infrastrukturens egenskaper vises til Jernbaneverkets database over infrastrukturen – "Banedata".

Bestilling fra denne basen skjer ved henvendelse til OSS:

oss@jbv.no.

For nærmere informasjon om (private) sidespor, vises til Jernbaneverkets sidespordatabase.

Bestilling av data fra denne databasen skjer ved henvendelse til OSS:

oss@jbv.no.

3.3 Nettbeskrivelse

3.3.1 Geografisk plassering

3.3.1.1 Linjetopologi

Det nasjonale jernbanenettet er for det meste enkeltsporet. Det er imidlertid etablert dobbeltspor på de fleste strekningene nærmest Oslo. Det er parallelle jernbanelinjer kun på et fåtall strekninger - jf. vedlegg 3.2.1.

3.3.1.2 Sporvidder

Sporvidden på det nasjonale jernbanenettet samt tilknyttede offentlige og private spor er utelukkende 1435 millimeter (4' 8½").

3.3.1.3 Stasjoner og knutepunkter

Strekningsskart – jf. vedlegg 3.2.1. Se Strekningsbeskrivelse for Jernbaneverkets nett.

Sann avstand mellom de enkelte stasjoner på en jernbanelinje fremkommer av Jernbaneverkets grafisk rute for den enkelte strekning. Avstanden oppgis i kilometer. Se: [Grafiske togruter f.o.m 14.desember 2014 - Jernbaneverket](#)

Grafiske ruter kan lastes ned vederlagsfritt.

Lengden på togspor på stasjonene fremkommer både i Jernbaneverkets Strekningsbeskrivelse og på Jernbaneverkets grafiske ruter.

3.3.2 Beskrivelse av infrastrukturen

3.3.2.1 Lasteprofiler

Internasjonale statiske referansekonturer

Det nasjonale jernbanenettet, med samtlige banestrekninger, tilfredsstiller følgende internasjonale statiske referansekonturer:

RIV Minste standard profil (Tafel 1.1)

RIV GA (Tafel 1.2)

RIV GB (Tafel 1.3) ⁴

G1 (UIC 505-1/prEN 15273-1)

GA(UIC 506/prEN 15273-1)

GB(UIC 506/prEN 15273-1) ⁵

Internasjonale kinematiske referansekonturer

På samme måte som for de statiske profilene G1, GA og GB ⁶ tilfredsstiller samtlige banestrekninger de tilsvarende kinematiske referansekonturene.

Kombinerte transporter iht. UIC 596-6

Største tillatte størrelse på kombinerte transporter (Combined Transport Profile Number(CTPN)) for de enkelte banestrekninger fremgår av strekningskart – jf. 3.3.2.1.

Nasjonale profiler

For å kunne utnytte det norske profilet maksimalt, og da i særdeleshet de kurveutslag ⁷ våre baner er bygget etter, er det etablert følgende nasjonale profil:

- **Dynamisk profil**
Dynamisk profil NO1 prEN 15273 samt de betingelser dette er basert på – jf. vedlegg 3.3.2.1.2. Profilet kan tilbys på samtlige banestrekninger.
- **Multipurpose vognprofil**
Vognprofil for høye lukkede vogner tilsvarende multipurpose kan tilbys på de banestrekninger og under spesifikke betingelser – jf. vedlegg 3.3.2.1.3.
Internasjonale lastetilfeller for semihengere og containere P/C 410, etc. og P/C 80, etc. gjelder på de strekninger som er vist – jf. Vedlegg 3.3.2.1.1.

Når det gjelder lasteprofiler på Flekkefjordbanen og andre baner som ikke er i bruk kontakt oss@jbv.no. Hvis det er ønskelig med transport som overskrider de nevnte profiler, må det sendes søknad om spesialtransport til Jernbaneverket. Ref. 4.7.1 – sendes: spesialtransporter@jbv.no

3.3.2.2 Vektbegrensninger

3.3.2.2.1 Aksellast

Landsdekkende kart – jf. vedlegg 3.3.2.2.1.

3.3.2.2.2 Metervekt

Landsdekkende kart – jf. vedlegg 3.3.2.2.2.

⁴ RIV GB (Tafel 1.2) tilbys ikke på Bergensbanen, strekningen Haugastøl-Myrdal.

⁵ GB (UIC 506/pr EN 15273-1) tilbys ikke på Bergensbanen, strekningen Haugastøl-Myrdal.

⁶ GB tilbys ikke på Bergensbanen, strekningen Haugastøl-Myrdal.

⁷ Størrelsen på JBV kurveutslag for infrastrukturen gjør at innskrenkninger på rullende materiell blir betydelig mindre enn det som forutsettes gjennom UIC, EN og TSler.

3.3.2.3 Linjestigninger og fall

Tabellarisk oversikt over bestemmende stigninger og fall samt for grafisk fremstilling av vertikalprofiler – jf. vedlegg 3.3.2.3.

3.3.2.4 Linjehastighet

I henhold til [Trafikkregler for Jernbaneverkets nett](#) er største tillatte hastighet for persontog 210 km/t og for godstog 100 km/t.

Strekningsvis profil over linjehastighet – jf. vedlegg 3.3.2.4.

3.3.2.5 Største tog lengde

Reglene er gitt i [Trafikkregler for Jernbaneverkets nett](#), kapittel. 4.2

3.3.2.5.1 Godstog

Lengde	Hastighet	Bremsegruppe
500m	maks.100 km/t	P
600m	maks. 90 km/t	P
700m	maks. 80 km/t	P
850m	maks. 80 km/t	G

3.3.2.5.2 Passasjertog

Antall aksler	Hastighet	Bremsegruppe
48	maks.210 km/t	R
52	maks.160 km/t	R
60	maks.130 km/t	R
64	maks.100 km/t	R eller P
68	maks. 90 km/t	R eller P
68	maks. 80 km/t	R
72	maks. 80 km/t	R

3.3.2.6 Energiforsyning

Jernbaneverket leverer elektrisk kraft til togframføring og togoppvarming. Kart over alle elektrifiserte linjer i Norge – jf. vedlegg 3.3.2.6.

3.3.2.6.1 Spenning og frekvens

Nominell systemspenning er 15 000 Volt (eff.), vekselstrøm for alle elektrifiserte strekninger. Nominell frekvens er 16 2/3 Hz for alle elektrifiserte strekninger.

Banestrømforsyningen kjennetegnes typisk med stor avstand mellom innmatingspunktene og små distribuerte omformerstasjoner.

For tog med vekselrettertraksjonssystem viser erfaring at programvare utviklet for bruk av samme materiell i kontinental-Europa ofte må etter-optimaliseres både av hensyn til funksjonaliteten i toget selv og for unngå uakseptable effektpendlinger mellom toget og strømforsyningen.

For utfyllende informasjon [Teknisk regelverk](#), bok 590 Supplementary information and regulations, kap. 8..

3.3.2.6.2 Maksimal togstrøm

Strømforbruk

Banestrømforsyningen er inndelt i kapasitetsklasser som angitt i kart – Maksimal togstrøm: Strømforbruk; jf. vedlegg 3.3.2.6

I tilfelle lav spenning forutsettes lokomotivfører å begrense strømtaket ytterligere.

For klasse C1 og C2 er dette fortrinnsvis aktuelt under spesielle forhold som medfører redusert kapasitet. For klasse C3 kan det være behov for dette også i normal drift.

Særlig er dette viktig i tog som ikke har automatisk strømbegrensning i henhold til EN 50388, ved lav kontaktledningsspenning.

På enkelte strekninger utgjør tilgjengelig elektrisk kraft en begrensende faktor for kapasitetsutnyttelsen, jf. Strekningsbeskrivelse for Jernbanverkets nett, kapittel 2.3.

Strøm ved regenerativ brems

Banestrømforsyningen er inndelt i kapasitetsklasser som angitt i kart - Maksimal togstrøm: Regenerativ bremsing - jf. vedlegg 3.3.2.6 Elektrifiserte linjer.

3.3.2.6.3 Kontaktledning – høyde og horisontal forskyvning

Høyden på kontakttråden varierer fra 4600 til 6200 mm. Deler av banenettet har høyere minste høyde. Nærmere informasjon om dette fås ved henvendelse til Jernbaneverket.

Kontakttrådens avvik fra spormidte er nominelt 400 mm og ved ugunstige vindforhold maksimalt 700 ± 50 mm for gamle kontaktledningsanlegg og 550 ± 30 mm eller 500 ± 30 mm for nyere kontaktledningsanlegg.

Fritt profil for strømvtagere er vist i [Teknisk regelverk](#), bok 540 – kapittel 4 og 5.

3.3.2.6.4 Kontakttrykk fra pantograf

Greenseverdier for krefter mellom strømvtagere og kontakttråd er gitt i Teknisk regelverk, bok 542 – kapittel 5.

Greenseverdier for aerodynamisk utbalansering av strømvtagere er gitt i bok 590, kapittel 8, annex e. Kontaktledningsanleggene er dimensjonert for en vindbelastning på minimum 30 m/s vinkelrett på kontaktledningen.

Ved flere aktive strømvtagere i en togstamme kan antall og avstand mellom disse være dimensjonerende for hvilke toghastigheter som tillates benyttet. Her kreves egen godkjenning fra Jernbaneverket på de forskjellige banestrekningene.

Utfyllende bestemmelser: Teknisk regelverk, bok 590 Supplementary information and regulations, kapittel 8, appendix e (tilgjengelig på www.jernbaneverket.no).

3.3.3 Trafikkstyring- og kommunikasjonssystemer

3.3.3.1 Signalsystem

Jf. [Togframføringsforskriften](#), kapittel 9. – vedlegg 1.3. Signalanlegg inkluderer signaler, sikringsanlegg og linjeblokk, og gjelder for stasjoner, planoverganger, rasvarsling, osv.

Signalanleggene skal signalere til togtrafikken om de kan kjøre på den aktuelle strekningen. Sikringsanleggene skal skape sikre togveger for tog i bevegelse. Før signalanleggene kan gi kjørsignal må togvegen etter signalene

kontrolleres for og garantere at sporet er fritt for andre tog, at signalene i motsatt retning viser stopp og at alle sporvekslene er satt for den riktige togvegen.

3.3.3.2 Trafikkstyringssystemer

Jf. Togframføringsforskriften, kapittel 5 – vedlegg 3.3.3.2.

3.3.3.2.1 Strekninger med fjernstyring

Fjernstyring er et system som overvåker trafikken elektronisk. I fjernstyringssentralen får togleder, som overvåker trafikken på lange strekninger, dvs. over flere stasjoner – informasjon om hvor toget befinner seg. De fleste jernbanestrekninger i Norge er med fjernstyring.

Dekningskart – jf. vedlegg 3.3.3.2.

3.3.3.2.2 Strekninger uten fjernstyring

På noen strekninger finnes fremdeles et system med manuelle togmeldinger. Dette systemet bygger på at togekspeditor på den ene stasjonen tar telefonkontakt med sin kollega på den neste stasjonen før toget gis tillatelse til å forlate stasjonen. Dermed forsikrer man seg om at ikke to tog befinner seg på samme blokkstrekning samtidig. Dermed er denne strekningen reservert for dette toget, og ingen annen virksomhet er tillatt før dette toget har ankommet neste stasjon

Dekningskart – jf. vedlegg 3.3.3.2.

3.3.3.3 Kommunikasjonssystemer

Jfr. Togframføringsforskriften kapittel 2, pkt. III – vedlegg 1.3 Som kommunikasjonssystem mellom tog og trafikkstyringsfunksjon benyttes GSM-R.

Kommunikasjon mellom togleder, togekspeditor og lokomotivfører finner sted på norsk.

Dekningskart – jf. vedlegg 3.3.3.3.

3.3.3.4 System for automatisk hastighetsovervåkning

Strekninger med fjernstyring på det nasjonale jernbanenettet er utstyrt med system for hastighetsovervåkning. De to systemene i bruk på jernbanenettet er ATC og ERTMS.

ATC vil på sikt bli erstattet av ERTMS som system for hastighetsovervåkning.

ATC = Automatic Train Control

ERTMS = European Rail Traffic Management System

3.3.3.4.1 ATC

Dersom tog passerer rødt signal aktiverer ATC systemet togets nødbrems som stopper toget. Dersom hastighetsbegrensningene skulle overskrides gis det et varsel i lokomotivets førerrom og hastigheten reduseres. Ca. 90 % av alle ATC strekninger har delvis ATC-utrustning (DATC), hvilket innebærer at hastighetsovervåking kun skjer ved signaler. Ca. 10 % av alle ATC strekninger har fullstendig ATC-utrustning (FATC), hvilket innebærer kontinuerlig hastighetsovervåking.

Strekningsoversikt for ATC – jf. vedlegg 3.3.3.4.

3.3.3.4.2 ERTMS Nivå 2⁸

På strekninger med ERTMS Nivå 2 mottar toget kjøretillatelse og hastighetsprofil fra signalanlegget via GSM-R. I normalt kjøremodus (FS/OS) tillater ikke systemet tog å kjøre uten at kjøretillatelse er mottatt av toget. Det gis et varselsignal i lokomotivets førerrom og hastigheten reduseres dersom hastighetsbegrensningene skulle overskrides. Dersom toget skulle passere kjøretillatelsens slutt punkt (EoA), vil toget bremses til stopp.

FS = Full Supervision

OS = On-Sight

EoA = End of Authority

Strekningsoversikt for ERTMS – jf. vedlegg 3.3.3.4.

3.4 Restriksjoner på trafikken

3.4.1 Spesialisert infrastruktur

Som definert i EU-direktiv 2001/14 art. 24 - jf. Vedlegg 1.3.

3.4.1.1 Gardermobanen

Strekningen Etterstad til Eidsvoll er bygget for hurtiggående persontog. (>130 km/t).

Bortsett fra transport av drivstoff til fly, tillates godstog normalt ikke fremført over denne strekningen.

3.4.1.2 Østfoldbanen – Østre linje

Strekningen Ski-Mysen-Sarpsborg er fra og med 3. kvartal 2015 utrustet med ERTMS Nivå 2, og versjon 2.3.0d av systemet benyttes. Kun togmateriell med ERTMS ombordutrustning kompatibel med versjon 2.3.0d vil tillates fremført på denne strekningen.

3.4.2 Miljømessige restriksjoner

3.4.2.1 Støy

Støyrestriksjoner følger av alminnelig norsk lovgivning - se især naboloven, forurensningsloven og plan- og bygningsloven.

Lokale støyrestriksjoner innebærer blant annet at det på enkelte planoverganger ikke skal fløytes om natten. Slike planoverganger er skiltet.

I forbindelse med godkjenning av rullende materiell vil støykrav være en del av materiell-godkjenningprosessen - jf. kapittel 2.4.

3.4.2.2 Utslipp fra toaletter

I tettbygd strøk tillates ikke benyttet persontogmateriell med åpne toalettsystemer med mindre toalettene holdes avlåst. Dette gjelder påfølgende strekninger:

⁸ Planlagt operativ for Østfoldbanen Østre linje 3. kvartal 2015 med forbehold om avvik.

- Drammenbanen fra Oslo S til Drammen
- Gardermobanen fra Oslo S til Eidsvoll
- Gjøvikbanen fra Oslo S til Hakadal
- Hovedbanen fra Oslo S til Lillestrøm
- Bergensbanen fra Bergen til Arna
- Østfoldbanen fra Oslo S til Ski

Åpne toalettsystemer tillates heller ikke brukt når tog står i ro på stasjon eller holdeplass.

3.4.2.3 Miljømessige farer

3.4.2.3.1 Rasutsatte strekninger

På grunn av topografien i Norge er deler av banenettet utsatt for ulike former for ras- og skredhendelser.

På de mest utsatte strekninger er det installert rasvarslingsanlegg – jf. vedlegg 3.4.2.3.1.

3.4.2.3.2 Dyrepåkjørsel

I landdistriktene kan det til visse tider forekomme hyppige påkjørsler av dyr på sporet. Primært dreier det seg om elg og reinsdyr – jf. vedlegg 3.4.2.3.2.

3.4.3 Farlig gods

Ingen restriksjoner.

3.4.4 Tunnelrestriksjoner

Ingen restriksjoner.

- Det tillates ikke transport av "FARLIG GODS", ihht RID forskrift, fareklasser 1-9 i Romeriksporten
- Det tillates ikke transport av "FARLIG GODS", ihht RID forskrift, fareklasser 1-9 i kulvert på Gardermoen stasjon.

For å minimalisere utslipp av eksos i tunnel, anbefales lokomotivfører å legge opp til mest mulig jevn kjøring.

Tunneler lengre enn 2 km – jf. vedlegg 3.3.4.

3.4.5 Brorestriksjoner

JBV har ingen brorestriksjoner.

Jernbaneverket har to broer med særskilte bestemmelser for togpassering; Skansen og Nidelven klappebroer, begge nær Trondheim stasjon.

Togtrafikk har prioritet fremfor skipstrafikk, broenes normalstilling er således "klart for tog". Veiledende åpningstider for skipstrafikken annonseres lokalt i dagspressen etter at ruteplan og lokal skifteplan er utarbeidet og iverksatt av Jernbaneverket.

3.5 Tilgjengelighet av infrastrukturen

Alle banestrekninger er i utgangspunktet åpne for togtrafikk døgnet rundt.

Eventuelle regelmessige stengninger eller begrensninger pga. visitasjons- og vedlikeholdsarbeider blir meldt inn av infrastrukturforvalter som en del av kapasitetsfordelingsprosessen – jf. kapittel 4.5.

På strekning uten linjeblokk⁹ hvor stasjoner underveis i nødvendig utstrekning bemannes med togekspeditør, vil bemanningen (og dermed åpningstidene) kunne være bestemt av det behov for infrastrukturkapasitet som meldes inn i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen.

Bestilling av ruter for ekstratog som kan forandre ekstra bemanning av stasjoner bør således finne sted i meget god tid.

3.5.1 Valdresbanen

Strekningen Eina-Dokka er unntatt fra kravet i Jernbaneinfrastrukturforskriften § 3-11. Fastmontert GSM mobiltelefon tilfredsstiller kravet til nødkommunikasjon på denne strekningen.

Forutsetningen for dette unntaket er at det kun kjøres ett tog om gangen på strekningen.

3.6 Stasjoner og serviceanlegg

3.6.1 Passasjer stasjoner

3.6.1.1 Klassifisering og beskrivelse

Jernbaneverket har ikke tatt i bruk noe klassifiseringssystem for stasjoner. Opplysninger om utvalgte stasjoner følger i vedlegg til Network Statement. For øvrig er et utvalg stasjoner beskrevet på Jernbaneverkets nettside på Internett: <http://www.jernbaneverket.no/no/Jernbanen/Stasjonssok/>

Stasjonsoversikten på Internett finnes foreløpig kun på norsk, men piktogrammer gjør at også andre kan besøke den med utbytte. Stasjonsoversikten på internett er under stadig oppdatering.

3.6.1.1.1 Stasjonsoversikt

En tabellarisk oversikt over publikumsfasiliteter og data for spor og plattformer for samtlige stasjoner og holdeplasser er vist i vedlegg 3.6.1.1.

3.6.1.1.2 Utvalgte stasjoner

En alfabetisk oversikt med kart, publikums-fasiliteter, skjematiske sporplaner og data for spor og plattformer for utvalgte stasjoner er vist i vedlegg 3.6.1.2.

3.6.2 Godsterminaler

Generell informasjon.

Godsterminalenes geografiske beliggenhet og en nærmere beskrivelse samt kontaktinformasjon er gitt i følgende vedlegg:

- 3.6.2.1 Kombiterminaler
 - 3.6.2.2 Vognlastterminaler
-

⁹ Se togframføringsforskriften kapittel III pkt. 1.5 bokstav c.

- 3.6.2.3 Havneterminaler
- 3.6.2.4 Tømmerterminaler
- 3.6.2.5 Industrispor
- 3.6.2.6 Sidespor

Eierskapet til jernbanegodsterminaler er i hovedsak fordelt mellom NSB AS og Jernbaneverket, men det er også andre (private) eiere. På mange terminaler er eierskapet foreløpig delt, slik at Jernbaneverket eier minimum en lastegate og NSB de resterende.

Nærmere detaljer om eierskapet på den enkelte terminal samt hvilke tjenester som tilbys der fremkommer av beskrivelsen av hver enkelt terminal. Havneterminaler eies vanligvis av havnevesenet i de respektive byer eller kommuner.

Et fåtall terminaler eies av industrivirksomheter. Disse er i en viss utstrekning tilgjengelig for flere brukere.

Tjenester som ytes ved terminalene:

Jernbaneverkets tjenesteytelser

Jernbaneverkets tilbud på jernbaneterminalene er generelt innskrenket til tilgang til spor og lastegater.

Jernbaneverket tilbyr ikke tjenester utover dette. På enkelte terminaler er det inngått avtaler med terminaloperatør som på vegne av Jernbaneverket kan tilby tjenester ved Jernbaneverkets spor og lastegater. Omfanget av tjenestetilbudet varierer fra terminal til terminal.

RailCombi AS ytelse:

For tilbud på jernbaneterminaler fra RailCombi AS se www.cargonet.no

Tjenester som ytes ved havnene

Ta kontakt med den enkelte havn eller besøk havnens nettside på internett for nærmere opplysninger.

3.6.3 Driftsbanegårder og Skifteområde

Se oversikt i vedlegg 3.6.3.1 og 3.6.3.2.

3.6.4 Hensettingsspor

Jf. vedlegg 3.6.2.6

3.6.5 Vedlikeholdsanlegg

Nærmere opplysninger om adresser og kontaktpunkter er gitt i kapittel 5 "Tjenester".

3.6.6 Andre tekniske anlegg, i tillegg renhold og vaskemuligheter

3.6.6.1 Hjulskadedetektorer

Hjulskadedetektorer finnes på følgende steder:

- Sørlandsbanen - mellom Gulskogen stasjon og Mjøndalen st.
- Dovrebanen - mellom Lundamo stasjon og Ler st.
- Nordlandsbanen - mellom Skatval stasjon og Langstein st.

Resultat av målingene er registrert i egen PC ved driftssentralene i Drammen og Trondheim. Alarmer blir videreformidlet til jernbaneforetak direkte eller via DROPS systemet. Det er etablert en nettløsning, ved behov for tilgang, kontakt OSS.

3.6.6.2 Vognvekker

Vognvekker finnes på følgende steder:

- Åndalsnes
- Steinkjer¹⁰

3.6.6.3 Avisingsanlegg

Avisingsanlegg finnes på følgende sted:

- Alnabru godsterminal

Anlegget skal kunne betjene 4000 meter med godstog i døgnet.

3.6.7 Drivstoffpåfyllingsanlegg

Se oversikt i vedlegg 3.8.3.1.

3.6.7.1 Diesel

De innretninger for etterfylling av drivstoff som er vist i vedlegg 3.8.3.1 er alle innrettet for fylling av diesel.

Kontaktpunkt: For NSBs anlegg kontaktes NSB. For Jernbaneverkets anlegg kontaktes OSS: oss@jbv.no.

3.6.8 Andre anlegg

Andre anlegg tilbys ikke.

3.7 Utvikling av infrastruktur

Det refereres til Handlingsprogram for Jernbaneverket; [Handlingsprogram 2014 – 2023](#). Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014 – 2023, (St. meld. 26 (2012 – 13))

Jf. vedlegg 3.7 for geografisk kart over planlagte infrastrukturtiltak.

¹⁰ Er ikke i bruk. Planlegges fjernet.

4. Kapasitetsfordeling

4.1 Innledning

Jf. Fordelingsforskriften kapittel 7 og EU-direktiv 2001/14/EC - vedlegg 1.3.

Kapasitet (egentlig "infrastrukturkapasitet") er den viktigste tjenesten Jernbanelogoen yter sine kunder. I dette kapitlet beskrives hvordan kundene skal gå frem for å bestille kapasitet – og hvordan Jernbanelogoen leverer den.

4.2 Beskrivelse av prosessen

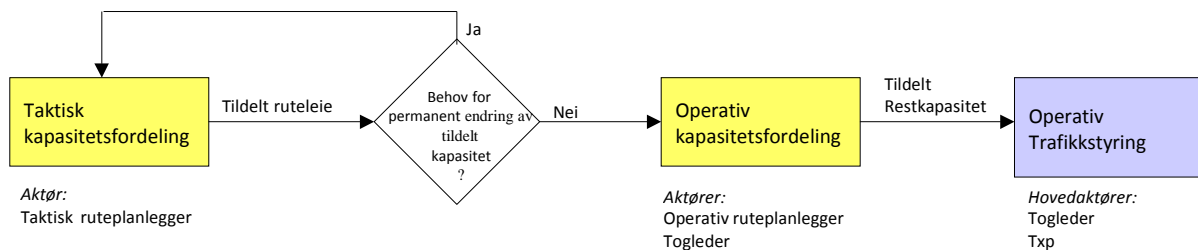
Generell beskrivelse av prosessen (format, krav)

Kapasitetsfordeling finner sted i to hovedprosesser:

Taktisk kapasitetsfordeling / ruteplanlegging er knyttet opp til hovedterminkiftet. Hovedterminen er en årlig termin.

Operativ kapasitetsfordeling / ruteplanlegging er knyttet opp til den til enhver tid gjeldende ruteplan. Ad-hoc-rutebestillinger blir håndtert i denne fasen, jf. kapittel 4.3.2.

I tillegg kan oppstå avvik som krever at det må utføres endringer av ruteleie.



Taktisk og operativ kapasitetsfordeling er beskrevet ovenfor.

4.2.1 Taktisk kapasitetsfordeling

Kapasitetsfordelingen foregår etter retningslinjer gitt i lover og forskrifter foruten etter retningslinjer fastsatt under kapasitetsfordelingsprosessen.

Kapasitetsfordelingsprosessen beskriver i logisk rekkefølge de delprosesser, eller faser, som inngår fra prosesstart frem til implementeringen av terminkifte (ruteendring).

Kapasitetsfordelingsprosessen deles inn i fire faser;

- Oppdatere planforutsetninger
- Bestille infrastrukturkapasitet
- Fordele infrastrukturkapasitet

- Iverksette ruteplan

Detaljert beskrivelse av prosess med milepeler (datoer og tidsfrister) meddeles jernbaneforetak og infrastrukturforvalter ved planprosessens start.

Aktørene innen taktisk kapasitetsfordeling er:

- JBV v/Ruteplan: Tildeler ruteleie
- JBF (Jernbaneforetak): Bestiller ruteleie
- JBV v/Banesjef: Melder inn til Ruteplan banetekniske planforutsetninger

Jernbaneverket (Trafikk- og markedsdivisjonen, Ruteplan) har ansvaret for prosessene i taktisk kapasitetsfordeling.

Aktiviteter for oppdatering av planforutsetninger

Nr.	Aktivitet Referanse
1.1	Tidspunktet for terminkifte (ruteendring) fastlegges av RNE (RailNetEurope)
1.2	Jernbaneverket (Trafikk- og markedsdivisjonen, Ruteplan) utarbeider brev og notat som sendes til jernbaneforetak og infrastrukturforvalter. Dette varsler oppstart av prosessen, og inkluderer bl.a. en detaljert beskrivelse av prosessen med milepeler (datoer og tidsfrister)
1.3	Jernbaneverket implementerer/tar hensyn til endringer i lover og forskrifter som har betydning for kapasitetsfordelingen – ruteplanleggingen. Jernbanelovgivningen
1.3b	Jernbaneverket sjekker innholdet i rammeavtaler Fordelingsforskriften kapittel 6
1.4	Oppdatere Network Statement med de endringer som har betydning for planprosessen. I dette inngår endringer av ytelsene i infrastrukturen av permanent eller midlertidig karakter i henhold til egen beskrivelse samt eventuelle endringer av servicenivå (dieselfylling, varmeposter m.m.)
1.5	Jernbaneverket behandler nye rutemodeller. Grunnrutemodellen ¹¹ benyttes som utgangspunkt ved behandlingen. Endring av grunnrutemodell foretas etter behov, f.eks. ved store endringer i infrastruktur
2.1	Jernbaneverket v/IF utarbeider banetekniske planforutsetninger og sender innspillene til Ruteplan . 4.2.1.1.1
2.2	Trafikk- og markedsdivisjonen, Ruteplan behandler de innkomne forslag til banetekniske planforutsetningene og oversender disse til jernbaneforetak
2.3	Trafikk- og markedsdivisjonen, Ruteplan utarbeider eventuelle forhåndsplanlagte ruteleier (preplanned paths) og meddeler resultatet til jernbaneforetaket
2.4	Jernbaneforetaks interne bestillingsprosess: Jernbaneforetaket vurderer behovet for ruteleie. 4.2.1.1.2
2.5	Oppstartsmøte med jernbaneforetak og Jernbaneverket v/IF. Gjennomgang av banetekniske planforutsetninger og eventuelt andre relevante spørsmål
2.6	Jernbaneforetak sender rutebestilling til Trafikk- og markedsdivisjonen, Ruteplan

¹¹ Se definisjon i kapittel 1.10.

Nr.	Aktivitet Referanse
	Se Fordelingsforskriften kapittel 2 og Network Statement kapittel 4.2.1.1.2
2.7	Trafikk- og markedsdivisjonen, Ruteplan sammenstiller banetekniske forutsetninger og rutebestillinger.

4.2.1.1 Krav til kapasitetsforespørlene i bestillingsfasen

4.2.1.1.1 Banetekniske planforutsetninger

Alle endringer av ytelsene i infrastrukturen skal meldes inn i henhold til de frister som er fastsatt i kapasitetsfordelingsprosessen. Eventuelle behov for endringer som oppstår etter at ruteplanen er fastlagt eller iverksatt skal meldes inn og jernbaneforetak varsles i henhold til kapittel 1.6.2.

En innmelding av banetekniske planforutsetninger skal inneholde:

- kapasitetsendrende tiltak som vil være i kraft før ruteplanen iverksettes
- kapasitetsendrende aktiviteter som vil inntreffe i løpet av ruteplanen

Tiltak/aktiviteter som kan påvirke kapasiteten permanent eller midlertidig kan være:

- Dobbeltspor - nye eller begrensninger i bruk av eksisterende
- Kryssingsspor/togspor/sidespor - nye, fjerning eller endring i lengden av disse
- Trafikkstyringssystemer/sikringsanlegg - nye eller endringer i disses virkemåte
- Hastighetsprofil - endringer av normalprofil, ("± profil" eller "k-profil".)
- Sportilgang – behov for "hvite tider" (for vedlikeholds-, visitasjons- og eller infrastrukturarbeider) m.m.
- Plattformer – endring på lengder og høyder
- Begrensninger i utnyttelsesmulighetene for infrastrukturen som følge av endringer i lovgivningen og forhold knyttet til eventuelle dispensasjoner fra denne.

4.2.1.1.2 Krav til jernbaneforetaks rutebestilling. Hvordan søke om ruter.

Rutebestilling skal skje i henhold til frister fastsatt i kapasitetsfordelingsprosessen. Eventuelle behov for endringer som oppstår etter at ruteplanen er fastsatt eller iverksatt skal meldes i henhold til kapittel 4.3.2.

Bestilling av rute skjer elektronisk eller per post.

For internasjonal koordinering av rutebestilling 1.9.2.

Kontaktpunkt: Bruk e-post: oss-rutebestilling@jbv.no

Rutebestillingens innhold:

Jernbaneforetakenes bestillinger skal ha form av et *komplett* forslag til rute.

For at Jernbaneverket skal kunne verifisere eller konstruere ruten, må bestillingen inneholde den minimumsinformasjon som er nødvendig for konstruksjonsarbeidet.

Slik minimumsinformasjon er:

- **Togslag**

Persontog, godstog, tomtog, løslokomotiv, arbeidstog, etc.

- **Kjørestrekning og kjøredager**
Ønsket avgangstid fra togets utgangsstasjon eventuelt ønsket ankomst til togets endestasjon dersom dette prioriteres
- **Stoppmønster**
Med minimum ønsket oppholdstid
- **Ønsket sted for personalbytte**
Gjelder alle kategorier av togpersonale; lokomotivfører, ombordansvarlig, assistansekonduktører, kioskpersonele og behov for oppholdstid i den forbindelse
- **Lokomotiv- eller motorvogntype, største hastighet og togstørrelse**
For persontog angis togstørrelsen i antall togsettenheter for motorvogntog og antall vogner for lokdragne tog

For godstog angis ønsket tilkoplede togvekt og lengde i meter.

Eventuelt behov for assistanselokomotiv eller hjelpelokomotiv og over hvilken strekning.

Behov for terminalkapasitet, herunder

- Ønsket laste- og lossetid
- Behov for terminalfasiliteter (enderampe/siderampe m.m.)
- Behov for løfteutstyr
- Ønsket ståtid i terminal mellom lasting og lossing

Behov for sporkapasitet

til hensetting/stalling av materiell i driftspauser. Foretrukket lokalisering (og behov for sporelengde) bes opplyst.

Behov for tilgang til togvarmeanlegg (varmepost) ifm Hensetting av tog

Foretrukket sted og varighet bes opplyst. Hvis behovet gjelder sted som på bestillingstidspunktet mangler togvarmeanlegg, bør dette fremheves særskilt.

Ved bruk av spesielt materiell (demonstrasjons-materiell, damplokomotiver mv.) må i tillegg opplyses materiellets ytelse i stigninger.

Eventuelle behov for "tekniske opphold" underveis (for smøring, visitasjon, vannfylling eller lignende) oppgis med angivelse av ønsket varighet samt største avstand mellom de tekniske oppholdene målt i kilometer.

4.2.1.1.3 Nye tog, eller tog som ikke lenger skal kjøres

Nye tog, som ønskes kjørt, eller tog som ikke lenger skal kjøres bør angis spesielt.

4.2.1.1.4 Innfasing av nytt rullende materiell

Dersom nytt trekkaggregat eller materiell skal settes inn i en rute og dette aggregatets eller materiellets ytelse eller kapasitet er en forutsetning for at en slik rute kan kjøres, skal nødvendig materiellgodkjenning foreligge senest ved rutebestillingen eller jernbaneforetaket skal synliggjøre at prosess for godkjenning er i gang og at slik godkjenning vil foreligge innen ruteplanen iverksettes.

I de tilfeller nytt rullende materiell er ment å skulle erstatte annet materiell i eksisterende ruter, anbefales jernbaneforetak å bestille ruter som kan kjøres både med eksisterende og med nytt rullende materiell.

Bakgrunnen for denne bestemmelsen er at togs fremføringskarakteristika får svært store utslag på det nasjonale jernbanenettet som for det meste består av enkeltspor – og som har mange sterke stigninger.

4.2.1.2 Formkrav til Jernbaneverkets foreløpige svar (førsteutkast/ruteforslag)

Jernbaneverkets førsteutkast (foreløpig svar) for ruteterminen skal inneholde:

- Grafisk rute
- Kapasitetsbeskrivelse:
 - Strekningskapasitet
 - Sporkapasitet, herunder lokasjon for tildelt kapasitet for hensetting/stalling av materiell i driftspauser
 - Terminalkapasitet
- Liste over bestilte tog med eventuelle kommentarer. Slike kommentarer kan være:
 - Avvisning av bestilt ruteleie (med begrunnelse)
 - Begrensning (tonnasje/lengde)
 - Oppholdstider for personalbytte/laste- og lossetider
- Eventuelle konflikter

Visse endringer kan forekomme etter førsteutkast som et resultat av tilbakemeldinger etter høring.

4.2.2 Organer involvert i kapasitetsfordelingsprosessen – herunder OSS

RailNetEurope (RNE) – fastlegger datoene for ruteterminskifte. www.railneteuropa.com

Jernbaneverket – i egenskap av henholdsvis kapasitetsfordelingsmyndighet, og infrastrukturforvalter. Se kapittel 1.8.2.

One Stop Shop, som blant annet bistår jernbaneforetaket ved bestilling av internasjonale ruteleier.

Jernbaneforetak – som deltakere på “oppstartmøtet”, jf. kapittel 4.2.1 – aktivitetsbeskrivelsen for “bestillingsfasen”.

Statens jernbanetilsyn er klageorgan for Jernbaneverkets kapasitetsfordelingsprosess. For kontaktinformasjon vedlegg 1.3.

4.3 Plan for forespørsler om ruteleier og kapasitetsfordelingsprosessen

Skjematisk oversikt over prosesser og viktige frister for søknader om sportilgang og Infrastruktur-planlegging.

Angitt datoformat under: “dd.mm”. En beskrivelse av aktivitetenes tidsfrister er gitt i kapittel 4.3.

FOM	TOM	Prosess / Aktivitet
2014		
14.12		Ruteplan R15 iverksettes
2015		
12.01		Forhåndplanlagte ruteleier (katalogruter) for internasjonal godstrafikk publiseres
12.01	13.04	Søkeperiode for ruteleie
14.04	06.07	Kapasitetsfordeling

FOM	TOM	Prosess / Aktivitet
06.07		Ruteforslag publiseres
06.07	10.08	Forslag til høring hos JBF
10.08	26.08	Samordningsperiode
21.08		Rutemøte
26.08	09.09	Twisteløsningsperiode
25.09		Ruteplan R16 fastlegges
13.10		Første dag for søknad om ad-hoc ruter for R16
13.12		Ruteplan R16 iverksettes

4.3.1 Plan for kommende rutetermin

Hovedterminkiftet for nasjonal og internasjonal trafikk - desember 2015

Rutetermin R16 gjelder f.o.m. 13.12.2015 t.o.m. 10.12.2016.

Kapasiteten skal fordeles for hele ruteterminen (R16), og rutebestillingene skal derfor omfatte hele perioden fra og med 13.12.2015 til og med 10.12.2016.

Jernbaneverket skal gi endelig svar på jernbaneforetakenes rutesøknader i den ordinære kapasitetsfordelingsprosessen for R16 innen 25. september 2015.

For nasjonal trafikk:

Detaljert beskrivelse av planprosessen inkl. tidsfrister meddeles i eget brev til jernbaneforetakene.

For internasjonal trafikk:

Se beskrivelse av planprosessen på <http://www.rne.eu/timetabling.html>

4.3.2 Fordeling av restkapasitet utenom kapasitetsfordelingsprosessen (ad-hoc forespørsler)

Se Fordelingsforskriften § 7-11, vedlegg 1.3.

Fordeling av restkapasitet ¹²

Restkapasitet kan fordeles enten til kjøring av ekstratog eller til infrastrukturarbeider.

Prioriteringskriterier ved operativ kapasitetsfordeling ¹³

Restkapasiteten fordeles i den rekkefølge søknader/bestillinger om ekstratogruter eller sportilgang til infrastrukturarbeider kommer inn.

Kontaktpunkt for bestilling av restkapasitet (ekstratogruter) og for innstilling av tog

¹² Se definisjon i kapittel 1.10.

¹³ Se definisjon i kapittel 1.10.

Utenom kapasitetsfordelingsprosessen skal kommunikasjon normalt foregå mellom Trafikkdivisjonens trafikkstyringssentraler (operativt rutekontor og togledelse) og jernbaneforetaks transportledelse.

Alle forhold som avviker fra den fastlagte ruteplanen skal behandles, for eksempel endring av planforutsetninger vedrørende materiell, kjørehastighet, innstilling av tog, justering av eksisterende ruteleie, kjøring av ekstratog, ekstra togstopp mv.

Endringer av permanent eller langvarig karakter skal behandles av Trafikk- og markedsdivisjonen, Ruteplan.

4.3.2.1 Ad-hoc søknad

Søknad om ad-hoc kapasitet gjøres via Jernbaneverket sin web-portal BEST. Her finnes instruksjoner om hvordan verktøyet benyttes og hvilken minimumsinformasjon som kreves i søknaden. Søker må være autorisert for å kunne bestille.

4.3.2.2 Jernbaneverkets svarfrist overfor jernbaneforetak (ved ad hoc-søknader)

Jf. Fordelingsforskriften § 7-11, vedlegg 1.3

”Jernbaneverket skal besvare ad-hoc søknader om individuelle ruteleier så snart som mulig, og senest innen fem virkedager.”

4.3.2.3 Varsel om rutebestilling

Ved store og/eller kompliserte bestillinger og/eller spesialtransporter avtales spesielle frister. Jernbaneforetak anbefales å varsle bestillingen i god tid selv om ikke alle detaljer er på plass. Mottatt varsel gir samme prioritet i forhold til fordeling av restkapasitet som bestilling av rute.

Et varsel om rutebestilling bør inneholde følgende opplysninger:

- ca. dato/datoer toget/togene skal kjøres
- togslag
- hvilken/hvilke strekning(er) toget/togene skal kjøre

Kontaktpunkt - se kapittel 4.3.2 ovenfor

4.3.2.4 Formkrav til Jernbaneverkets svar

Jernbaneverkets svar på ad hoc-søknad om ruteleier og/eller varsel om rutebestilling skal rettes til søker og inneholde en henvisning til jernbaneforetaks bestilling eller varsel.

Hvis søknaden/varselet kan imøtekommes fullt ut, er det tilstrekkelig å opplyse om dette.

Hvis søknaden/varselet enten ikke kan imøtekommes eller ikke kan imøtekommes fullt ut, skal Jernbaneverket i svaret også opplyse om et alternativt tidspunkt og ruteleie.

Jernbaneverkets svar sendes i BEST eller på e-post.

I tillegg til svar til jernbaneforetaket vil Jernbaneverket – når søknad imøtekommes – kunngjøre togruten(e) som beskrevet i Togframføringsforskriften/Trafikkregler for Jernbaneverkets nett (TJN).

Hovedaktiviteter ved ad hoc-forespørsler

Nr.	Aktivitet Referanse
1.	Operativ ruteplanlegger mottar bestilling i BEST fra jernbaneforetakets transportledelse

Nr.	Aktivitet Referanse
2.	Operativ ruteplanlegger samordner bestillingen med andre aktiviteter eller behov
3.	Eventuelt behov for prioritering avklares med involverte jernbaneforetak og banesjefer
4.	Operativ ruteplanlegger utarbeider og distribuerer nødvendige kunngjøringer

4.4 Fordelingsprosessen

Jf. Fordelingsforskriften kapittel 7 - vedlegg 1.3.

Jernbaneverket behandler fordelings- og koordineringsprosessene som én sammenhengende og integrert prosess. Prosessen betegnes "Fordele infrastrukturkapasitet".

Aktiviteter ved fordeling av kapasitet

Nr.	Aktivitet Referanse
1	Jernbaneverket (Trafikk- og markedsdivisjonen, Ruteplan) utarbeider utkast til ruteplan. Tildeler kapasitet på sporet, stasjoner og terminaler/driftsbane-gårder
2	Ved behov utfører Trafikk- og markedsdivisjonen, Ruteplan mindre justeringer av ruteplan på bakgrunn av endringer i IFs sportilgangsbehov
3	Jernbaneverket oversender første utkast av ny ruteplan til jernbaneforetak
4	Gjennomføre ruteplankonferanse med jernbaneforetak og infrastrukturforvalter
5	Jernbaneforetak og IF foretar en siste evaluering og oversender sine ønsker/kommentarer til Trafikk- og markedsdivisjonen, Ruteplan
6	Trafikk- og markedsdivisjonen, Ruteplan gjennomgår behov for bemanning av stasjoner (gjelder "K-stasjoner" på fjernstyrte strekninger og stasjoner på strekning uten fjernstyring)
7	Umiddelbart etter aktivitet 3 og parallelt med aktivitetene 4-6 trer Jernbaneverkets tvisteløsningsordning i kraft Se Fordelingsforskriften § 7-8 og Network Statement kapittel 4.4.2.
8	Fastlegge ruteplan: Trafikk- og markedsdivisjonen, Ruteplan utarbeider de endelige ruteplanforutsetningene Se Fordelingsforskriften kapittel 2

Aktiviteter ved iverksettelse av ruteplan

Nr.	Aktivitet Referanse
1	Trafikk- og markedsdivisjonen, Ruteplan utfører sikkerhets- og kvalitetsgransking av ruteplanen. Sikkerhetsstyringsforskriften Jernbaneinfrastrukturforskriften Kjøretøyforskriften
2	Utarbeidelse av grafiske ruter og grunnlag for kunngjøring av ruteplanen.

Nr.	Aktivitet Referanse
	Togframføringsforskriften
3	Oppdatering av Jernbanelverkets egne informasjons- og trafikkstyringssystemer
4	Distribusjon av informasjon fra rutedatabasen til avtalte grensesnitt hos eksterne mottakere (jernbaneforetak m.m.)
5	Distribusjon av ovennevnte dokumenter Togframføringsforskriften
6	Publisere grafiske ruter på Jernbanelverkets internettsider

4.4.1 Samordningsprosessen

Prosessen er hjemlet i Fordelingsforskriften- jf. vedlegg 1.3.

Hensikten med samordning er å tilstrebe en ruteplan uten interessekonflikter, slik at alle søknader kan tilgodeses. Dersom det ikke er mulig å tilgodese alle søknadene, skal IF gjennomføre en samordning av søknadene. Jf. § 7-7.

Prosessen gjennomføres på følgende måte:

JBV tar først kontakt med søkere med felles interesser, for bl. a. å få klargjort og dokumentert innholdet i søknadene og deres reelle behov for det omsøkte ruteleie.

JBV innkaller deretter søkerne enkeltvis til et møte. Når all informasjon og dokumentasjon foreligger, utarbeider JBV forslag til løsning etter prioriterte kriterier:

1. Koordinering av internasjonal/grenseoverskridende trafikk
2. Søkers reelle behov for ruteleier, enten basert på inngåtte avtaler om transporttjenester, eller basert på søkers utsikter til å inngå slike avtaler
3. Generelle samfunnshensyn

Forslaget oversendes de involverte søkere. Dersom Jernbanelverkets forslag til samordning ikke er samstemt av partene, plikter JBV å erklære strekningen for overbelastet, jf. § 7-9, og deretter fordele infrastrukturkapasitet etter prioriteringskriterier, jf. § 7-10.

4.4.2 Tvisteløsningsordningen

Prosessen er hjemlet i Fordelingsforskriften og EU-direktiv 2001/14/EC. Art. 21 (6), vedlegg 1.3.

Jernbanelverkets tvisteløsningsordning trer i kraft etter skriftlig krav fra søker som er uenig i forslag til ruteplan etter gjennomført samordning.

Prosess med milepæler (datoer og tidsfrister) meddeles jernbaneforetak og IF ved planprosessens start, dvs. 11 måneder før hovedterminkiftet.

Når en strekning blir erklært overbelastet, vil JBV fordele infrastrukturkapasitet etter retningslinjer og i den prioriterte rekkefølge som fremgår av fordelingsforskriftens § 7-10 andre ledd.

JBV vil fordele infrastruktur kapasitet på en slik måte at den i størst mulig grad ivaretar transportens betydning for samfunnet.

Hvis det oppstår konflikt som ovennevnte retningslinjer ikke imøtekommer, eller dersom en annen prioritering enn den som følger av § 7-10 andre ledd, medfører en høyere samlet utnyttelse av den totale infrastrukturkapasitet, vil JBV benytte metode for samfunnsøkonomisk modell for verdsetting av ruteleietildeling, beskrevet i vedlegg 4.4.2. Den ruteleietildeling som genererer størst (positiv) netto nytte (den samfunnsøkonomisk mest lønnsomme tildelingen) vil bli gitt prioritet.

4.4.2.1 Frist for å fremsette krav

Krav må fremsettes så snart som mulig etter at Jernbaneverket har sendt første utkast av ny ruteplan til jernbaneforetak, jf. kapittel 4.4 pkt. 3.3.

Krav som fremsettes senere enn 15 virkedager før den dato Jernbaneverket har fastsatt for fastleggelse av ruteplan, jf. kapittel 4.4 pkt. 3.7, vil ikke bli behandlet.

De nøyaktige fristene fremkommer av detaljert fremdriftsplan som bekjentgjøres 11 måneder før iverksettelse av ruteplanen.

4.4.2.2 Kravets innhold og adresse. Gjenpart

Kravet bør inneholde følgende elementer:

En henvisning til hvilke tog/hvilket driftsopplegg klagen gjelder (tilstrekkelig til å identifisere kravet til tid og strekning)

En beskrivelse av hvilken løsning søker mener tvisteløsningsprosessen bør kunne ut i:

- for søker selv
- for den eller de andre søkere som vil få sine tildelte ruteleier endret dersom søkers klage imøtekommes
- en begrunnelse for klagen

Klagen sendes Jernbaneverket, Trafikk- og markedsdivisjonen, Ruteplan, som fordeler kopier av klager til alle andre jernbaneforetak. E-postadresse: oss-rutebestilling@jbv.no

4.4.2.3 Andre søkers eventuelle handlingsplikt. Frist

Søkere som vil få sine tildelte ruteleier endret dersom søkers klage imøtekommes, må innen to virkedager etter mottatt kopi av klage ha levert sitt eventuelle tilsvaret til første søkers klage til:

Jernbaneverket, Trafikk- og markedsdivisjonen, Ruteplan.

Tilsvaret må henvise til (identifisere) den opprinnelige klagen, jf. kapittel 4.4.2.2. E-postadresse: oss-rutebestilling@jbv.no

4.4.2.4 Jernbaneverkets behandling av kravet

Jernbaneverket vurderer klage og eventuelle tilsvaret og fatter sin beslutning på grunnlag av føringer gitt i lov, forskrift og Network Statement foruten klage og tilsvaret.

Jernbaneverkets beslutning skal være skriftlig og begrunnet. Beslutningen meddeles klager og øvrige søkere som har vært involvert i prosessen innen 10 virkedager etter at klage i henhold til pkt. 4.4.2.1 er mottatt.

4.4.2.5 Klage over Jernbaneverkets beslutning. Virkninger av slik klage.

Se Fordelingsforskriften § 9-4, vedlegg 1.3. Jernbanelogoen beslutning kan påklages til Statens jernbanetilsyn-
jef. vedlegg 1.3. Slik klage har ikke oppsettende virkning.

4.4.3 Overbelastet infrastruktur; definisjon, prioriteringskriterier og prosess

Se Fordelingsforskriften, §§ 7-9, 7-10, (7-13, 7-14) samt EU-direktiv 2001/14/EC. Article 22 (4-6), vedlegg 1.3.

4.4.3.1 Definisjon av overbelastet infrastruktur

Jf. Fordelingsforskriften § 7-9 - vedlegg 1.3.

4.4.3.2 Overbelastede strekninger (i Norge)

Følgende strekninger og knutepunkter anses å være overbelastet:

- *Oslo S-Ski*
mellom 06.30 og 09.00 og mellom 15.00 og 17.30 på virkedager
- *Oslo Sentralstasjon og Oslo S – Lysaker*
mellom 06.30 og 09.00 og mellom 15.00 og 17.30 på virkedager
- *Lillestrøm – Kløfta (Hovedbanen)*
mellom 18.00 og 23.30 på virkedager

De overbelastede strekningene, samt utdrag av kapasitetsforbedringsplaner for ovennevnte er vist i
linjekartene i vedlegg 3.9.

4.4.3.3 Prioriteringskriterier (i tilfelle overbelastet infrastruktur)

Nedenstående utdrag er hjemlet i Fordelingsforskriften § 7-10, vedlegg 1.3:

1. Infrastrukturkapasitet til offentlige tjenester. På strekningen Asker-Gardermoen skal
tilbringertjenesten til Oslo Lufthavn ha samme prioritet som offentlige tjenester
2. Infrastrukturkapasitet som inngår i rammeavtaler
3. Infrastrukturkapasitet reservert til bruk for bestemte typer trafikk på infrastruktur som beskrevet i
§ 7-12
4. Infrastrukturkapasitet til internasjonal godstransport og internasjonal kombinert transport
5. Godstransport for øvrig
6. Persontransport for øvrig

”Jernbanelogoen kan fravike ovenstående rekkefølge i den utstrekning fravike vil føre til en høyere samlet
utnyttelse av den totale infrastrukturkapasiteten.”

Prosess

Jf. Fordelingsforskriften § 7-9, 1. ledd, 2. pkt. + 2. ledd.

4.4.4 Virkninger av rammeavtaler

Jf. Fordelingsforskriften kapittel 6 og Network Statement kapittel 2.3.1, samt EU-direktiv 2001/14/EC. Article
17, Annex 1.3.

4.4.4.1 Virkninger på Gardermobanen (strekningen Etterstad-Gardermoen)

(Referanse: JBV-sak 03-1458 dokument 4).

For strekningen Etterstad-Gardermoen har Jernbaneverket i år 2000 inngått en avtale med Flytoget hvoretter sistnevnte er gitt ”den nødvendige prioritet slik at det kan ha regelmessige avganger inntil 6 ganger i timen i hver retning. Med regelmessig menes at avgangene skal fordeles jevnt over klokketimen.”

Avtalen ble revidert i 2003 og utløper 01. januar i år 2030.

Da Etterstad ikke er en stasjon, men kun et punkt på en strekning, får avtalen tilsvarende virkning på strekningen Oslo S-Etterstad.

4.5 Fordeling av kapasitet til vedlikehold, fornyelsearbeider og kapasitetsøkende tiltak

Fordeling av kapasitet til infrastrukturarbeider skjer i hovedsak som beskrevet i kapittel 4.2.1.

Fordeling av restkapasitet til infrastrukturarbeider (utenfor kapasitetsfordelingsprosessen) skjer som beskrevet i kapittel 4.3.2.

4.6 Manglende bruk/Regler for kansellering

Se Fordelingsforskriften § 8-3, samt EU-direktiv 2001/14/EC. Article 27 (2), vedlegg 1.3.

Jernbaneforetak, som i kapasitetsfordelingsprosessen søker på ny om infrastrukturkapasitet, som det på grunn av årsaker Jernbaneverket ikke kan lastes for, har benyttet mindre enn 80 %, viker prioritet for annet jernbaneforetak som søker om samme ruteleie.

Dersom et jernbaneforetak i løpet av et tidsrom på en måned (31 kalenderdager) unnlater å benytte tildelt infrastrukturkapasitet, kan Jernbaneverket trekke tilbake den ubenyttede kapasiteten med 5 – fem virkedagers skriftlig varsel.

4.7 Spesialtransporter og farlig gods

4.7.1 Spesialtransporter ¹⁴

Jernbaneforetaket plikter å opplyse om transporten som ønskes fremført har en slik last at den må fremføres som spesialtransport, enten i ordinært tog eller som ekstratog.

Frister for søknad om spesialtransporter

Spesialtransporter skal i mulig utstrekning meldes inn i kapasitetsfordelingsprosessen dersom de pga. lastens størrelse eller andre forhold kan få konsekvenser for infrastrukturkapasiteten på den aktuelle strekningen.

¹⁴ Se definisjon i kapittel 1.10.

Tillatelser til spesialtransporter kan man få ved henvendelse til Jernbaneverkets OneStopShop funksjon; epost spesialtransporter@jbv.no Ved bestilling utenom kapasitetsfordelingsprosessen må det forventes lengre saksbehandlingstid enn 5 dager selv om forespørselen kun gjelder enkle ruteleier, jf. kapittel 4.3.2.2 ovenfor.

Hjelpeverktøy ved behandling av søknad om spesialtransport. (Tilleggstjeneste)

Jf. kapittel 5.4.3.1.

4.7.2 Farlig gods

Farlig gods i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen

I kapasitetsfordelingsprosessen legger Jernbaneverket til grunn at alle godstog fører farlig gods.

Farlig gods ved togframføring

JBF pålegges ansvar å informere JBV vedrørende all transport av farlig gods i henhold til TJNs retningslinjer, jf. TJN kapittel 4.

4.8 Særskilte tiltak i tilfelle av driftsforstyrrelser

Cf. Regulation 913/2010 Article 17 point 2

Jf. Fordelingsforskriften § 9-2. Se også § 8-3, 2. ledd, samt EU-direktiv 2001/14/EC, Art. 29 - vedlegg 1.3.

I tilfelle av driftsforstyrrelser er det i Jernbaneverket og jernbaneforetaks felles interesse hurtigst mulig å gjenopprette forutsatt togproduksjon, punktlighet og regularitet. Mulige tiltak for å oppnå dette er prioritering av tog, innstilling av tog og omdirigering av tog.

4.8.1 Prinsipper

God punktlighet og regularitet er viktige forutsetninger for Jernbaneverkets og jernbaneforetaks omdømme og økonomi, og er en avgjørende forutsetning for optimal kapasitetsutnyttelse.

En avgjørende forutsetning for god punktlighet er at avtalte planforutsetninger overholdes, jf. pkt. 4.2.1.1.1 foran. Dette er spesielt viktig i Østlandsområdet og rundt Bergen, Stavanger og Trondheim hvor togproduksjonen er stor og utnyttelsen av kapasiteten i nettet er høy. Dette skal ivaretas i den operative ruteplanleggingen.

Kritisk forsinkelse i kapasitetsmessig sammenheng vil variere med de forskjellige banestrekninger, og avhenger av en rekke forhold som avstander mellom kryssingsspor, kryssingssporenes lengde, type sikringsanlegg osv., samt kapasitetsutnyttelse og rutetekniske forutsetninger.

Av ovennevnte rutetekniske årsaker er kritisk forsinkelse i Oslo-området fastsatt til forsinkelse som overskrider 3 minutter.

4.8.1.1 Prioriteringsregler ved uregelmessigheter i togtrafikken

Hensikten med prioriteringsregler er å gi føringer som gir enhetlig agering og dermed forutsigbarhet i avvikshåndteringen.

Togleder skal dog med basis i erfaring og helhetlig vurdering sørge for at trafikken snarest mulig normaliseres (generell avviksreduksjon).

Togleder skal i nødvendig utstrekning sørge for samhandling og korresponderende prioriteringer med øvrige berørte toglederområder. Dette er spesielt viktig for tog som kjøres i transitt gjennom Oslo-området.

Ansvarlige i trafikkområdene skal, i samarbeide med aktuelle jernbaneforetak, i nødvendig utstrekning utarbeide aksjonskort for enhetlig håndtering av større avvik i trafikken.

Detaljerte prioriteringsregler fastsettes samtidig med den enkelte ruteplan.

4.8.2 Retningslinjer ved driftsforstyrrelser

Følgende retningslinjer er gitt til bruk for Jernbaneverkets operative togledelse for hurtigst mulig å gjenopprette forutsatt togproduksjon i tilfelle av driftsforstyrrelser.

4.8.2.1 Operative retningslinjer ved forsinkelser

Som utgangspunkt gjelder prinsippet om at tog som er i rute skal holdes i rute.

Hensynet til turneringen av togmateriellet og turneringens betydning for gjennomføring av ruteplanen medfører at dette prinsippet tidvis må fravikes.

De nærmere retningslinjene for fravik har sammenheng med den til enhver tid gjeldende ruteplan og utgis av Jernbaneverket i umiddelbar forkant av hver ny rutetermin. Jernbaneforetak blir gjort kjent med den planlagte utformingen av disse retningslinjene under sin deltakelse i kapasitetsfordelingsprosessen.

4.8.2.2 Togleders adgang til å fravike de operative retningslinjene pga. lokale forhold

Togleder kan fravike operative retningslinjer når dette anses berettiget. Eksempler på slike situasjoner kan være følgende:

- når bruk av retningslinjene kan føre til større fare eller skade, for eksempel fordi tog som etter retningslinjene skal holdes tilbake blir stående på et punkt på linjen hvor det er eksponert for ras.
- når bruk av retningslinjene kan føre til ytterligere driftsforstyrrelser, for eksempel hvis tog som etter retningslinjene skal holdes tilbake vil bli stoppet på et punkt på linjen hvor det ikke uten vanskelighet kan starte opp igjen. (sterk stigning, glatte skinner, fare for å snø inne mv.)
- når jernbaneforetak ber om det og fraviket verken kan få konsekvenser for andre jernbaneforetak eller for planlagte / pågående infrastrukturarbeider.

4.8.2.3 Særlige tiltak i tilfelle forstyrrelser

Jf. Fordelingsforskriften § 9-2 - vedlegg 1.3.

”Dersom det oppstår forstyrrelser i togtrafikken pga. tekniske feil eller ulykker, skal infrastrukturforvalteren treffe alle nødvendige tiltak for å gjenopprette den normale situasjonen.

I nødsituasjoner eller dersom det er absolutt nødvendig på grunn av en driftsstans, kan Jernbaneverket forlange at den som har fått tildelt infrastrukturkapasitet stiller til rådighet de ressurser som infrastrukturforvalteren anser som mest hensiktsmessige for å normalisere situasjonen så snart som mulig.”

Ved bruk av rekvisisjonsretten godtgjøres netto driftsrelaterte kostnader bare i den utstrekning årsaken til avviket som foranlediget rekvisisjonen ikke ligger hos det jernbaneforetak som er gjenstand for rekvisisjon eller noen vedkommende svarer for.

Kostnadene for bruk av Jernbaneverkets rekvisisjonsrett blir å belaste den som er årsak til forstyrrelsen i togtrafikken.

4.8.3 Forutsette problemer

Forutsette problemer i form av redusert infrastrukturkapasitet skal løses ut fra de samme prioriteringskriterier som ved overbelastet infrastruktur¹⁵, dog slik at arbeidstog som fremføres i den hensikt å bidra til å gjenopprette den innskrenkede infrastrukturkapasiteten har prioritet fremfor andre tog.

Jernbaneverket og de involverte jernbaneforetak kan i fellesskap bli enige om en annen løsning.

4.8.4 Uforutsette problemer

Ved innskrenket infrastrukturkapasitet gjelder samme prioriteringskriterier som når infrastrukturen er blitt erklært overbelastet¹⁶, dog slik at arbeidstog som fremføres i den hensikt å bidra til å gjenopprette den innskrenkede infrastrukturkapasiteten, har prioritet fremfor disse.

For strekninger og avvikssituasjoner der Jernbaneverket har utarbeidet aksjonskort, følges disse med mindre alle involverte parter i fellesskap blir enige om en annen løsning.

Med "innskrenket infrastrukturkapasitet" forstås at det ikke er mulig å gjennomføre den for strekningen forutsatte togproduksjon; for eksempel fordi fjernstyringen på strekningen er falt ut, sporveksler ikke kan benyttes, kun et spor er farbart på dobbeltsporet strekning osv.

¹⁵ Jf. Fordelingsforskriften § 7-10, delvis gjengitt i pkt. 4.4.3.3 ovenfor.

¹⁶ Jf. Fordelingsforskriften § 7-10, delvis gjengitt i pkt. 4.4.3.3 ovenfor.

5. Tjenester

5.1 Innledning

Se Fordelingsforskriften kapittel 3 og vedlegg I.

(Se Network Statement kapittel 1.3).

I dette kapitlet beskrives hvilke tjenester Jernbaneverket tilbyr sine kunder. Kapitlet er strukturert på samme måte som oversikten over tjenester i Fordelingsforskriftens vedlegg 1. Der Jernbaneverket tilbyr flere eller andre tjenester enn de som er listet i Fordelingsforskriften, er disse tilføyet sist i hvert underavsnitt.

5.2 Den minste pakken med adgangstjenester

Jf. Fordelingsforskriften § 3-1 og dennes vedlegg I pkt.1 - vedlegg 1.3

Jernbaneforetak får tilgang til “den minste pakken med adgangstjenester” ved å inngå AST med Jernbaneverket.

Pakken omfatter følgende:

- a) behandling av søknader om infrastrukturkapasitet
- b) rett til å bruke kapasitet som tildeles
- c) bruk av spor og forbindelser mellom spor som er nødvendig for å utnytte den tildelte kapasiteten
- d) trafikkstyring, herunder signalgiving, gjennomføring av kontrollprosedyrer, togekspedering samt overføring og framskaffelse av informasjon om togtrafikk
- e) alle andre opplysninger¹⁷ som er nødvendige for iverksetting eller drift av tjenesten det er tildelt kapasitet for

5.3 Sportilgang til serviceanlegg og til levering av tjenester

Jf. Fordelingsforskriften § 3-1 og vedlegg I nr 2 litra a – h - vedlegg 1.3.

Jernbaneforetak får tilgang via det nasjonale jernbanenettet frem til serviceanlegg og tjenester, som ytes der som beskrevet i Fordelingsforskriften, ved å inngå AST med Jernbaneverket - jf. vedlegg 1.3.

Samme AST omfatter så vel basispakken som adgang via det statlige jernbanenettet til serviceanlegg.

¹⁷ Dette punktet omfatter blant annet ett eksemplar av alle sirkulærer, grafiske ruter, rutebøker og trafikkregler som utgis av Jernbaneverket, dog begrenset til de strekninger vedkommende jernbaneforetak har tillatelse til å trafikere.

For serviceanlegg som ligger til private spor, kan vedkommende sporeier kreve inngått AST.

Jernbaneforetak må i nødvendig utstrekning bestille ruteleier mellom det punkt hvor hans rullende materiell befinner seg og vedkommende serviceanlegg.

5.3.1 Tilgang til serviceanlegg

5.3.1.1 Personstasjoner

Jernbaneforetak får rett til å benytte jernbaneinfrastruktur frem til og inn på personstasjoner ved å inngå AST med Jernbaneverket. (Det er samme AST som for basispakken.)

Denne bruksretten er omfattet av prisen for "basispakken" - jf. kapittel 6.

Jernbaneforetaks adgang til (og eventuelle leie av) øvrige deler av stasjonsbygningene må avtales med eier av vedkommende bygning. Per november 2014 er NSB eier av de fleste stasjonsbygninger i Norge. For nærmere informasjon om personstasjonene - jf. vedleggene 3.6.1.1 og 3.6.1.2.

5.3.1.2 Godsterminaler

Jernbaneforetak får rett til å benytte jernbaneinfrastruktur frem til godsterminaler ved å inngå AST med Jernbaneverket. (Det er samme AST som for basispakken.) Der terminalspor eies av Jernbaneverket gjelder denne bruksretten også bruken av terminalsporene.

Denne bruksretten er omfattet av prisen for "basispakken" - jf. kapittel 6.

Godsterminalenes ankomstspor er åpne for tog hele døgnet, alle årets dager. Terminalenes åpningstider for inn- og utekspedering av gods, herunder inn- og utkjøring av biler, kan variere.

Jernbaneforetaks bruk av øvrige deler av godsterminalene må avtales med terminaleier. Per november 2014 er NSB eier av de fleste jernbanegodsterminaler i Norge. Driften av disse terminalene forestås av NSB' datterselskap, godstrafikkselskapet CargoNet AS.

Godsterminalen på Ganddal godsterminal utenfor Stavanger eies av Jernbaneverket, og driften av denne forestås av et innleid driftsselskap.

Eierskap til havneterminaler med jernbaneforbindelse er opplyst for den enkelte havn.

CargoNet opplyser at dette selskapets terminaler er åpne for alle brukere forutsatt at det på den aktuelle terminal har ledig kapasitet og at bruken er avtalt med den enkelte terminal/-operatør.

For nærmere informasjon om godsterminalene og hvilke tjenester som ytes ved disse - se kapittel 3.7.

5.3.1.3 Driftsbanegårder og skifteområder inkludert skifte fasiliteter

Jernbaneforetak gis rett til å benytte spor frem til driftsbanegårder ved å inngå AST med Jernbaneverket. (Det er samme AST som for basispakken – jf. kapittel 6.) Jernbaneforetaks bruk av sporområdet inne på driftsbanegårder og fasiliteter og tjenester som tilbys der, må avtales med Jernbaneverket.

Med hjemmel i Fordelingsforskriften (vedlegg 1.3), har Jernbaneverket rett til å ta betaling for bruk av tjenester på driftsbanegårdene.

Denne bruksretten er omfattet av prisen for "basispakken" - jf. kap. 6.

For nærmere informasjon om Driftsbanegårder- jfr. vedlegg 3.6.3.2.

5.3.1.3.1 Skifteområde

Jernbaneforetak får rett til å benytte Jernbaneverkets Skifteområde ved å inngå AST med Jernbaneverket. (Det er samme AST som for basispakken.)

Denne bruksretten er omfattet av prisen for "basispakken" – jf. kapittel 6.

For nærmere informasjon om Skifteområde - jf. vedlegg 3.6.3.1.

5.3.1.4 Hensettelsesspor

Sporeier kan kreve leie av jernbaneforetak for bruk av hensettelsesspor.

Jernbaneforetak gis rett til å benytte spor frem til Hensettelsesområde ved å inngå AST med Jernbaneverket. (Det er samme AST som for basispakken – jf. kapittel 6.) Jernbaneforetakets bruk av hensettelsesspor (og eventuelle fasiliteter og tjenester som tilbys der) inne på sporområdet, må avtales med Jernbaneverket, evt. sporeier.

For nærmere informasjon om lokaliseringen av og eierskapet til hensettelsesspor, kontakt oss@jbv.no

5.3.1.4.1 Bruk av sidespor for lagring av rullende materiell

Korttidslagring

Jernbaneforetak som har behov for spor til lagring av rullende materiell som benyttes i jernbaneforetakets daglige (regelmessige) drift skal meldes inn dette behovet i kapasitetsfordelingsprosessen, jf. kapittel 4.

Langtidslagring

Jernbaneforetak som har behov for sporplass til langtidslagring av rullende materiell skal ta behovet opp med OSS, oss@jbv.no.

En forespørsel bør ledsages av følgende opplysninger:

- behov for sporplass målt i meter
- evt. behov for tilleggstjenester (for eksempel elektrisk kraft til togoppvarming)
- foretrukket lagringssted
- aksellast

5.3.1.5 Vedlikeholds- og andre tekniske fasiliteter (Vedlikeholdsanlegg)?

Jernbaneforetak får rett til å benytte jernbaneinfrastruktur frem til vedlikeholds- og andre tekniske fasiliteter ved å inngå sportilgangsavtale med Jernbaneverket. (Det er samme sportilgangsavtale som for basispakken.)

Denne bruksretten er omfattet av prisen for "basispakken" - jf. kapittel 6.

Jernbaneforetaks adgang til og eventuelle bruk av serviceanleggene må avtales med vedkommende eier. For nærmere informasjon om serviceanlegg – jf. kapittel 3.6.

5.3.1.6 Andre tekniske anlegg, inkludert renhold og vaskemuligheter

5.3.1.6.1 Bruk av kontaktledningsanlegg

Jernbaneforetak får rett til å benytte kontaktledningsanlegg på det nasjonale jernbanenettet der slikt finnes ved å inngå AST med Jernbaneverket. (Det er samme AST som for basispakken.)

Informasjon om hvilke deler av det statlige jernbanenettet som har kontaktledningsanlegg - se kapittel 3.3.2.6.

Denne tjenesten er omfattet av prisen for "basispakken" - jf. kapittel 6.

5.3.1.7 Maritim og innenlands havnefasiliteter

5.3.1.8 Avlastningstjenester

5.3.1.9 Anlegg for etterfylling av drivstoff

Jernbaneforetak får rett til å benytte jernbaneinfrastruktur frem til drivstoffanlegg der slikt finnes, ved å inngå AST med Jernbaneverket. (Det er samme AST som for basispakken.)

For informasjon om lokalisering av anlegg for etterfylling av drivstoff - se vedlegg 3.8.3.1. Bruksretten til infrastrukturen er omfattet av, prisen for "basispakken" - se kapittel 6.

5.3.1.9.1 Drivstoff

Se Fordelingsforskriften vedlegg I pkt. 3 b (eg. c.), NS vedlegg 1.3.

Anlegg for fylling av drivstoff eies og drives dels av Jernbaneverket, dels av NSB.

En oversikt over drivstoffyllingsanlegg er gitt i vedlegg 3.8.3.1.

Kontaktpunkter:

For bruk av anlegg eiet av NSB, ta kontakt med NSB AS.

For bruk av anlegg eiet av Jernbaneverket, kontakt OSS, oss@jbv.no.

5.3.2 Tjenestetilbud på serviceanlegg

5.3.2.1 Skifting

Jernbaneverket tilbyr for tiden ikke skifting. Hvis behov, kan Jernbaneverket formidle kontakt med virksomhet som kan foreta skifting.

Kontaktpunkt: oss@jbv.no.

5.3.2.2 Andre tjenester

5.4 Tilleggstjenester

Jf. Fordelingsforskriften § 3-3 - vedlegg 1.3.

Jernbaneforetak får tilgang til andre tjenester levert av Jernbaneverket ved å inngå standardavtaler tilpasset den enkelte tjeneste.

5.4.1 Elektrisk energi til togframføring ("kjørestrøm")

Se Fordelingsforskriften, vedlegg 1.3.

I henhold til Stortingsproposisjon 64, 1996/1997 har Jernbaneverket ansvaret for energiforsyningen til togdrift inkludert kjøp av energi til togdrift og salg av denne energien videre til jernbaneforetak.

Jernbaneverket skal videreselge energien til kostpris inkludert eventuelle meglergebyr og administrasjonskostnader for Jernbaneverket.

Elektrisk energi tilbys alle jernbaneforetak som ber om det.

Fordeling av energikostnader gjøres enten ved hjelp av målt energiforbruk i toget eller ut fra innrapporterte kjøpte bruttotonnm. Jernbaneverket leverer omformet, elektrisk energi til togframføring gjennom sin enhet Energi.

5.4.1.1 Prinsipper for avregning og beregning av pris for elektrisk energi til togframføring

Prinsippene og kravene knyttet til avregning av 16 2/3 Hz energi er gitt i "Jernbaneverkets standardvilkår for avregning av 16 2/3 Hz energi". Denne gir en samlet oversikt over hvordan levert energi skal avregnes og hvordan energikostnadene skal fordeles. Dessuten angir dokumentet krav til innrapportering av forbruksdata og vilkår for fakturering.

Gjeldende versjon av "Jernbaneverkets standardvilkår for avregning av 16 2/3 Hz energi er tilgjengelig via Jernbaneverkets nettside: <http://www.jernbaneverket.no> eller direkte på <http://trv.jbv.no/energiavregning/Hovedside>.

Prisen for elektrisk energi består av følgende hovedelementer:

- Elektrisk kraft – i hovedsak kjøpt i spot markedet. Jernbaneverket har noen langsiktige kontrakter i den hensikt å unngå store svingninger
- Nettleie for å få strømmen fra produksjonssted til Jernbaneverkets omformerstasjoner
- Omformings- og overføringstap i Jernbaneverkets anlegg
- Jernbaneverkets administrative omkostninger

De til enhver tid gjeldende tariffene er tilgjengelig på Jernbaneverkets nettside: <http://www.jernbaneverket.no> eller direkte på http://trv.jbv.no/energiavregning/Tariffer_for_kostnadselementer.

Beregning av elektrisk energiforbruk ved togframføring kan gjennomføres enten ved hjelp av energimålere i traksjonsenhetene, eller ved hjelp av innrapporterte fremførte bruttotonnkilometer og nøkkeltall for omregning av bruttotonnkilometer til energiforbruk. Nøkkeltallene varierer med flere faktorer, herunder type traksjonsmateriell, strekning og trafikkmønster.

5.4.1.2 Priseksempel for kjøp av elektrisk energi basert på historiske tall (2012 - 2014)

Innkjøpt energi fra produsent	NOK 254 - 295 pr MWh
Nettleie frem til Jernbaneverkets omformere	NOK 55 - 86 pr MWh
Omformings- og overføringstap	NOK 48 - 82 pr MWh
Administrative kostnader Jernbaneverket	NOK 11 - 14 pr MWh
Sum	NOK 368 - 477 pr MWh
+ 25 % merverdiavgift	NOK 92 - 119 pr MWh
Totalkostnad	NOK 460 - 596 pr MWh

For informasjon om prinsipper for fordeling av kostnader for elektrisk energi vises til "Jernbaneverkets standardvilkår for avregning av 16 2/3 Hz energi".

5.4.2 Tjenester for passasjertog

Jf. vedlegg 3.8.3.1.

5.4.2.1 Varmeposter for forvarming av tog

Jernbaneverket tilbyr jernbaneforetak tilgang til varmposter for forvarming av tog. Jernbaneforetak betaler en fast årlig leie per varmepost. Ved behov for nybygg av varmposter står Jernbaneverket for investeringskostnaden, men jernbaneforetaket som initierer nybygget må forskuttere leie for varmeposten i 3 år. Informasjon om togvarmposter og togvarme-anlegg vil fremgå av egne tabeller for respektive stasjoner, vedlegg 3.6.1.2.

Følgende tilkoblingstyper benyttes:

For 1000 V-system: Kontakttype i.h.t. UIC 552.

For 400 V-system: Kobling i.h.t. UIC 554-1 plate IV, kontakttype 463-6 med pilotkontakt.

Behov for varmposter meldes inn i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen – se kapittel 4.2.1.1.2. Ved behov for etablering av nye varmposter kontakt OSS.

Kontaktpunkt: oss@jbv.no.

5.4.2.2 Vannfylling på tog

5.4.2.2.1 Vannfylling på tog (drikke- og vaskevann for passasjerene)

For oversikt over stasjoner og driftsbanegårder med mulighet for vannfylling – jf. vedlegg 3.8.3.1.

Behov for tilgang til vannposter meldes inn i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen - se kapittel 4.2.1.1.2.

5.4.2.2.2 Vannfylling på tog (store mengder på kort tid)

For oversikt over stasjoner med mulighet for hurtig fylling av store mengder vann- jf. vedlegg 3.6.1.2

Plassering av vannstendere på den enkelte stasjon vil fremgå av informasjonen over den enkelte stasjon – jf. vedlegg 3.6.1.2.

Behov for tilgang til vannstender under togframføring meldes inn i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen – jf. kapittel 4.2.1.1.2.

5.4.2.3 Håndtering av avfall fra toaletter

Jernbaneverket har ingen tømmeanlegg for toaletter. NSB har slike anlegg. De driftes av NSBs datterselskap Mantena. Hvilke anlegg som vil være i drift kan variere fra rutetermin til rutetermin.

Kontaktpunkt: Mantena AS

For nærmere opplysninger se www.mantena.no. Der tømmeanlegg for toaletter ikke finnes, tas kontakt med renholdsverket i vedkommende kommune.

5.4.3 Tjenester i forbindelse med spesialtransporter og farlig gods

Se Fordelingsforskriften § 3-3 og vedlegg I pkt. 3c (egentlig d) - vedlegg 1.3.

5.4.3.1 Tjenester i fm. Spesialtransporter ¹⁸

Jernbaneverket gir jernbaneforetak mulighet til å verifisere hvorvidt en spesialtransport er gjennomførbar gjennom å simulere transporten i et dataverktøy.

Kontaktpunkt: Jernbaneverkets spesialtransportfunksjon, spesialtransporter@jbv.no.

5.4.3.2 Tjenester i fm. transport av farlig gods

Jernbaneverket tilbyr ingen særskilte tjenester relatert til transport av farlig gods.

ADR/RID-regelverket gir nærmere retningslinjer for transport av farlig gods er tilgjengelig på internett, se <http://dsb.no/en/Ansvarsomrader/Farlige-stoffer/Transport/>.

For mer informasjon om RID, besøk OTIF nettside: www.otif.org

5.5 Tilhørende tjenester

Se Fordelingsforskriften vedlegg 1 nr. 4 - vedlegg 1.3.

5.5.1 Adgang til telenett

Jernbaneverket tilbyr normalt ikke adgang til andre telenett enn de som benyttes i forbindelse med fremføring av tog.

5.5.2 Levering av tilleggsopplysninger

Jernbaneforetak som har behov for informasjon utover den som følger av Network Statement og andre tilgjengelige kilder, kontakt med OSS: oss@jbv.no.

5.5.3 Teknisk inspeksjon av rullende materiell

Jernbaneverket tilbyr normalt ikke teknisk inspeksjon av rullende materiell. Hvis behov, ta kontakt med oss@jbv.no.

5.5.4 Andre tilleggstjenester

5.5.4.1 Redningstog

Det er stasjonert et togsett i Lodalen (ved Oslo S) for inntransport av redningsmannskaper til skadested og evakuering av skadde og uskadde (tog)passasjerer ut til samlingssted ifm. brann, havari mv. Toget vil betjene det sentrale østlandsområdet.

Bruk av redningstoget besluttes av redningsetaten i samarbeid med togleder og iverksettes av Jernbaneverkets operative togledelse.

¹⁸

Se definisjon i kapittel 1.10.

5.5.4.2 Berging av havarert togmateriell

Jernbaneverket har etablert bergingstjeneste på strekninger Jernbaneverket forvalter som skal benyttes ved havari/uhell på materiell som medfører at kjøreveien blir sperret.

Jernbaneverket har en avtale med kvalifisert bergingsvirksomhet og bærer kostnaden for beredskapen. Togleder har myndighet til å rekvirere bergingsselskapet. Ved bergingsoppdrag vil den som forårsaker skaden eller utløser oppdraget, få regning i form av et regreskrav fra Jernbaneverket i hvert enkelt tilfelle.

Jernbaneforetak bes om at nødvendig teknisk informasjon for berging av materiell (for eksempel beskrivelse av løftepunkter, bremsesystemer og elektrisk anlegg m.m) blir videreformidlet til det selskap som innehar kontrakt med Jernbaneverket om bergingstjenester.

Dersom det ønskes nærmere opplysninger om bergingstjenester, kontakt Jernbaneverket: oss@jbv.no.

5.5.4.3 Brannvisitasjonstog

Jernbaneverket kan påta seg å kjøre brannvisitasjonstog etter tog som representerer antennelsesrisiko utover det normale. Bestilling av brannvisitasjonstog foretas samtidig med rutebestillingen for toget og til samme adresse - jf. kapittel 4 pkt. 4.2.1.1.2.

5.5.4.4 Tankvogn med vann for slukking av brann langs jernbanelinjen

Jernbaneverket kan velge å ha stående vannvogner på stasjoner nær strekninger hvor det erfaringsmessig er antennelsesrisiko utover det normale og tilgangen på vann kan være vanskelig.

5.5.4.5 Assistanselokomotiv

NSB har stasjonert diesellokomotiv på Ål stasjon på Bergensbanen for assistanse ved maskinhavari, utfall av kjørestrøm mv.

5.5.4.6 Snøryddingslokomotiv

Jernbaneverket har vinterstid stasjonert diesellokomotiv på Myrdal stasjon på Bergensbanen, primært med tanke på snørydding.

5.5.4.7 Verksteder som forestår reparasjoner på rullende materiell

De fleste slike verksteder i Norge eies av jernbaneforetaket NSB gjennom datterselskaper. En oversikt over et utvalg verksteder og deres geografiske plassering er gitt i kapittel 3, Infrastruktur.

5.5.4.7.1 CargoNet AS Vedlikehold Grorud

Verkstedet på Grorud, Oslo vedlikeholder og reparerer elektriske lokomotiver, diesellokomotiver/skiftelokomotiver for jernbaneforetaket CargoNet AS.

Vedlikehold og reparasjoner er overført til Mantena. Verkstedet påtar seg eksterne oppdrag hvis det har ledig kapasitet. Verkstedet administreres av Mantena – se kapittel 5.5.4.7.4 Mantena.

5.5.4.7.2 CargoNet AS Vedlikehold Marienborg

Verkstedet på Marienborg, Trondheim vedlikeholder og reparerer diesellokomotiver for jernbaneforetaket CargoNet AS

Verkstedet påtar seg eksterne oppdrag hvis det har ledig kapasitet.

Verkstedet administreres av Mantena - se Mantena.

5.5.4.7.3 CargoNet AS Vedlikehold Vogner

Verkstedet på Alnabru, Oslo vedlikeholder og reparerer godsvogner for jernbaneforetaket CargoNet AS. Verkstedet påtar seg eksterne oppdrag hvis det har ledig kapasitet.

Adresse:

CargoNet AS
Vedlikehold Alnabru
Alfaset 3, Industriveien 27
0614 Oslo

Telefon: + 47 41 57 14 40

E-post: post@cargonet.no

5.5.4.7.4 Mantena

Mantena er representert i Oslo, Drammen, Skien, Bergen, Stavanger, Trondheim, Bodø og Narvik

Adresse:

Mantena AS
Eilert Smiths vei 1
0975 Oslo

Telefon: +47 24 08 60 00

Epost: post@mantena.no

Nettside: www.mantena.no

5.5.4.8 Opplæringstjenester

5.5.4.8.1 Norsk jernbaneskole

Norsk jernbaneskole er etablert på Grorud og leverer opplæringstjenester til hele jernbanesektoren. Følgende utdanninger tilbys ved skolen:

Lokomotivførerutdanningen er en offentlig fagskoleutdanning. Studenter som tas inn til studiet må gjennomføre både helsegodkjenning og yrkespsykologisk skikkethetstest før inntak til studiet for å sikre at de er kvalifisert i henhold til kravene i helseforskriften fra Statens jernbanetilsyn. Skolen utdanner lokomotivførere gjennom teoretisk og praktisk opplæring og bruk av simulator. Etter uteksaminering fra skolen, kreves sertifisering hos et jernbaneforetak før studentene kan kjøre tog på det nasjonale jernbanenettet.

Norsk jernbaneskole forestår grunnutdanningen av togekspeditører (trafikkstyrere) for JBV og grunn- og etterutdanning av ombordansvarlig for NSB.

Læretiden for offentlige, jernbanefaglige lærefag koordineres fra et eget opplæringskontor.

Opplæringskontoret er uavhengig av Norsk jernbaneskole, men leier kontor plass i skolens lokaler. Dette gjelder fag som banemontør, signalmontør, elektriker, energimontør mv. Grunnutdanningen (VG 1 og VG 2) tilbys i det offentlige skoleverket (på videregående skoler). Den praktiske læretiden skjer i driftsapparatet i Jernbaneverket og i private virksomheter, mens praktisk, teoretisk opplæring knyttet til læretiden gjennomføres ved Norsk jernbaneskole. Tilleggsutdanning som kontaktledningsmontør tilbys også.

Skolen leverer grunnleggende utdanningsmoduler innen trafikksikkerhet til alle jernbanefag. Utdanninger som faller inn under opplæringsforskriften fra Statens jernbanetilsyn, som f.eks. fører, de fleste av de offentlige, jernbanefaglige lærefagene og noe verkstedspersonale, kan benytte Norsk jernbaneskole innen trafikksikkerhet.

Etterutdanning for ingeniører i jernbanesektoren kan koordineres av skolen.

Skolen tilbyr 3 måneders opplæringsprogram for ingeniører innen signalfag. Skolen samarbeider med Järnvägsolan i Sverige og andre aktører når det gjelder jernbanefaglig etter- og videreutdanning.

Skolen tilbyr også introduksjonskurs til jernbanen, en grunnleggende introduksjon til hvordan jernbanen i Norge fungerer og hvilke aktører som finnes.

Norsk jernbaneskole tilbyr opplæring av "Hovedsikkerhetsvakt". Funksjonen "Hovedsikkerhetsvakt" er beskrevet nærmere i Togframføringsforskriften, vedlegg 1.3.

Norsk jernbaneskole kan også bistå med sensorer til gjennomføring av eksamen i trafikkregler for jernbane (jf. Togframføringsforskriften, vedlegg 1.3), samt Trafikkregler for Jernbaneverkets nett.

Skolen tilbyr for øvrig en rekke korte etter-utdanningskurs for de ulike faggruppene i jernbanesektoren innen elektrofag, herunder signalfag, høyspenning og lavspenning.

Skolen tilbyr også kurs innen banefag, sveising, beredskap og trafikksikkerhet.

Kontakt for ytterligere informasjon:

Norsk jernbaneskole

Østre Aker vei 256 (Jernkroken)
0976 OSLO

Sentralbord: 224 57 890

E-post skolen: post@njskole.no

Nettside: www.njskole.no

5.5.4.8.2 Bruk av jernbanelinje for opplæring i togframføring på strekning uten fjernstyring (tidligere kalt "strekning uten linjeblokk"), skifting, øvelser mv.

Jernbaneforetak som ønsker å disponere en lengre jernbanestrekning i opplæringsøyemed, kan ta kontakt med Stiftelsen Krøderbanen. Stiftelsen forvalter en 26 kilometer lang museumsjernbane hvor det er god anledning til å drive opplæring eller gjennomføre øvelser uten verken å forstyrre eller bli forstyrret av annen togtrafikk.

Krøderbanen er ikke elektrifisert. Aksellasten er 11 tonn, metervekten 5 tonn. Togmeldinger utveksles på signaltelegraf, jf. kapittel 3.3.3.2.2.

Banen brøytes normalt ikke om vinteren og vil derfor normalt ikke være farbar mellom første større snøfall og primo mai hvert år.

Etter nærmere avtale tilbys leie av rullende materiell (inkl. lokomotivfører) for bruk i opplæringen. Stiftelsen kan bistå med å organisere innkvartering og bespisning.

Kontaktpunkt:

Museet Krøderbanen
3535 KRØDEREN

Telefon: 32 14 76 44

E-post: post@kroderbanen.museum.no

Nettside: www.kroderbanen.museum.no

5.5.4.9 Transport av gods til veiløse plasser

Jernbaneverket er av Samferdselsdepartementet gitt anledning til å gjennomføre sporadiske godstransporter til veiløse plasser langs Bergensbanen og Flåmsbanen, forutsatt at det ikke finnes jernbaneforetak som ønsker å gjennomføre transportene på kommersiell basis.

For mer informasjon om transportene, kontakt oss@jbv.no

5.5.4.10 Grafiske togruter

Grafisk rute for inneværende rutetermin kan vederlagsfritt lastes ned fra Jernbaneverkets nettsider på internett;

<http://www.jernbaneverket.no/no/Marked/Informasjon-for-togselskapa/Grafiske-togruder-fom-14desember-2014/>

Grafiske ruter for kommende ruteterminer er passordbeskyttet og kun tilgjengelige for jernbaneforetak.

Kontaktpunkt: oss@jbv.no.

5.5.4.11 Utleie av lokaler, bygninger og arealer

5.5.4.11.1 Jernbaneverket

Jernbaneverket eier et større antall bygninger, herunder stasjoner, godshus, lokomotivstaller, fritidsboliger, sidearealer mv. En oversikt over bygninger og arealer kan leveres ved henvendelse til Jernbaneverket.

Bygningene og arealene kan leies ut i den utstrekning Jernbaneverket ikke benytter dem selv. Standardkontrakt for leie av arealer til mellomlagring av gods er vedlagt - jf. vedlegg 5.5.4.11.1. **Kontaktpunkt:** oss@jbv.no.

5.5.4.11.2 NSBs datterselskaper

NSB eier et større antall bygninger via datterselskapet Rom Eiendom AS. **Kontaktpunkt:** www.romeiendom.no og post@romeiendom.no

5.5.4.12 Jernbanerelaterte rådgivningstjenester

5.5.4.13 Bagasjetraller på stasjonene

På strekninger der jernbaneforetak svarer en særskilt pris for prioriterte stasjonstjenester, er kostnader til anskaffelse og drift av bagasjetraller inkludert i denne.

På andre stasjoner må jernbaneforetak som ønsker bagasjetraller, selv bekoste anskaffelse og drift av disse.

5.5.4.14 Bibliotekstjenester

Jernbaneverket har sitt eget fagbibliotek med jernbanerelatert litteratur. Jernbaneforetak kan få tilgang på relevante tjenester gjennom avtaler. Det er mulig å oppsøke Biblioteket i Oslo i vanlig kontortid.

Besøksadresse: Stortorvet 7, Oslo. **Kontaktpunkt:** epost: bibliotek@jbv.no

5.5.4.15 GSM-R-utrustning til rullende materiell

Jernbaneforetak er selv ansvarlige for å framskaffe GSM-R utrustning og påse at dette blir korrekt installert i sitt rullende materiell. GSM-R utrustningen må være i overensstemmelse med retningslinjene som er gitt i vedlegg 3.3.3.3. For lokførers terminal stilles det krav i.h.t. UIC EIRENE om 8W cabradio med utvendig antenne montert og ekstern strømforsyning.

Kontaktpunkt: oss@jbv.no.

5.5.4.16 Mulighetsstudier av togmateriell og laster, herunder profilsimuleringer

Jernbaneverket tilbyr å gjennomføre mulighetsstudier for jernbaneforetak og andre som ønsker opplysninger om forventet framføringstid for spesifikke togslag eller mellom bestemte relasjoner, teknisk kompatibilitet mellom togmateriell og jernbaneinfrastruktur mv.

For at Jernbaneverket skal kunne gjennomføre en mulighetsstudie, må bestiller av studien gi de nødvendige opplysninger. Se Network Statement kapittel 4.2.1.1.2 "Krav til jernbaneforetaks rutebestilling" og Network Statement kapittel 5.5.4.17 "Kjøretidsberegning for (nye) typer av rullende materiell".

Generelt kan sies at kvaliteten på mulighetsstudien vil bli høyere jo flere av disse opplysningene bestiller er i stand til å gi.

Jernbaneforetaks forespørsel om mulighetsstudie anses ikke som rutebestilling. Meddelt resultat av mulighetsstudien binder ikke Jernbaneverket i kapasitetsfordelingsprosessen. Rute basert på resultatet av mulighetsstudien må bestilles på vanlig måte - se kapittel 4.

Jernbaneverket gir jernbaneforetak mulighet til å verifisere hvorvidt (nytt) rullende materiell kan kjøres på det nasjonale jernbanenettet gjennom å simulere kjøring av det rullende materialet i et dataverktøy.

Kontaktpunkt: oss@jbv.no.

5.5.4.17 Kjøretidsberegning for (nye) typer av rullende materiell

Jernbaneverket kan på forespørsel beregne kjøretider for ulike (nye) materielltyper. Jernbaneverket har de relevante opplysningene om traseen som skal trafikkeres. Oppdragsgiver må stille materiellspesifikke opplysninger til rådighet, herunder:

Traksjonsegenskaper for trekkende enhet(er) Massefordeling på trekkende/ikke trekkende aksler

- Lengde av materiell
- Retardasjonsegenskaper
- Hastighetsbegrensninger for materialet

Kontaktpunkt: oss@jbv.no.

5.5.4.18 Utleie av rullende materiell

Jernbaneverket besitter et antall enheter rullende materiell, herunder skinnetraktorer og lokomotiver. Gitt ledig kapasitet kan Jernbaneverket leie ut disse enhetene for kortere eller lengre perioder.

Kontaktpunkt: oss@jbv.no.

6. Priser

6.1 Betalingsprinsipper

Se Fordelingsforskriften kapittel 4. vedlegg 1.3.

Tilgangstjenester skal marginalkostnadspriser.

Prisen skal i utgangspunktet reflektere samfunnsøkonomisk korttidsmarginalkostnad, men er justert relativt sett i forhold til hvordan dieselavgiften reflekterer tilsvarende kostnader på vegsiden.

Det fakturerbare beløp fremkommer ved å multiplisere prisen med en faktor som reflekterer det enkelte togs vekt og/eller tilbakelagt distanse.

Det er gjort følgende unntak fra ovenstående:

For Gardermobanen (strekningen Etterstad-Gardermoen), har Stortinget besluttet at prisen over tid skal dekke alle utgifter til drift og vedlikehold av banens infrastruktur.

Det beregnes ingen *knapphetspris*¹⁹ for å fordele infrastruktur på linjer med liten ledig kapasitet for denne perioden.

Eventuelle *miljøavgifter*²⁰ er for tiden inkludert i prisen for den minste pakken med tilgangstjenester. Jernbaneverket krever ingen ekstra miljøavgift på noen banestrekning for denne perioden.

Andre miljøavgifter kan være inkludert (kamouflert) i priser for drivstoff mv.

Det innrømmes ingen *rabatter*²¹ på fastsatte pris i denne perioden.

Det er ikke etablert noen *kompensasjonsordninger*²². Se Network Statement kapittel 6.4

Det kreves ingen *reservasjonsavgift*²³ (avbestillingsgebyr for tildelt, men ikke brukt infrastrukturkapasitet) i denne perioden.

Jernbaneverket leverer andre tjenester som ikke er dekket av kjørevegsavgiften.

6.1.1 Basispakken/Den minste pakken med adgangstjenester

Se Fordelingsforskriften § 4-1 og vedlegg 1 pkt. 1, vedlegg 1.3.

Basispakken er marginalkostnadspriset, jfr. ovenfor.

¹⁹ Jf. dir 2001/14/EC art 7.4

²⁰ Jf. dir 2001/14/EC art 7.5

²¹ Jf. dir 2001/14/EC art 9

²² Jf. dir 2001/14/EC art 10

²³ Jf. dir 2001/14/EC art 12

Basispakken omfatter trafikkstyring. Som trafikkstyring anses i denne forbindelse også kommunikasjon mellom tog (lokomotivfører) og trafikkstyringsentral / trafikkstyrer på stasjon (på ikke-fjernstyrte strekninger). vha. GSM-R-telefon. (Annen bruk av GSM-R-telefon prises som tilleggstjeneste, jf. kapittel 6.1.4 og 6.3.4.)

Eventuelle kostnader forbundet med trafikkstyring på (bemanning av) stasjoner på strekning uten linjeblokk (ikke-fjernstyrte strekninger, jf. Network Statement kapittel 3.2.3) i forbindelse med kjøring av så vel ordinære tog som ekstratog er omfattet av basispakken. Jernbaneforetak skal ikke faktureres for denne tjenesten.

6.1.2 Sportilgang til anlegg beskrevet i art. 5.3.1

Sportilgang frem til anlegg beskrevet i Network Statement art 5.3 er marginalkostnadspriset på samme måte som basispakken.

6.1.3 Tjenester beskrevet i art. 5.3.2

Se Fordelingsforskriften § 4-2 og vedlegg I pkt. 2, vedlegg 1.3.

Prioriterte tjenester som er beskrevet i art. 5.3 og som ytes av Jernbaneverket prises til selvkost, dvs. selvkost inklusive avkastning på kapitalen.

6.1.4 Tilleggstjenester

Jf. Fordelingsforskriften § 4-3 og vedlegg I pkt. 3 -vedlegg 1.3.

Tilleggstjenester som ytes av Jernbaneverket, prises til markedsvilkår.

6.1.5 Tilhørende tjenester

Tilhørende tjenester som ytes av Jernbaneverket, prises til markedsvilkår.

6.2 Prissystem

Jf. Fordelingsforskriften kapittel 4. samt EU-direktiv 2001/14/EC Article 7 (2) - vedlegg 1.3. Det svares kun én pris for basispakken.

Unntak: Gardermobanen (strekningen Etterstad-Gardermoen), hvor pris for bruk av Gardermobanen kommer i tillegg til prisen for basispakken.

Formel for beregning av fakturerbart beløp for godstransport.

Fakturerbart beløp = pris x produsert bruttotonnm.

Antall bruttotonnkilometer beregnes uavhengig av tog- og/eller vogntype.

Formel for beregning av betaling for bruk av Gardermobanen.

Gardermobanen er strekningen Etterstad – Gardermoen.

Betaling = pris x bestilt antall togkilometer

Antall togkilometer beregnes ut fra antall kilometer toget har tilbakelagt uavhengig av togets lengde, antall vogner mv.

Bestilt antall togkilometer beregnes ut fra tildelt infrastrukturkapasitet i de ulike ruteterminene. Prisen fastsettes av Stortinget ifm behandlingen av de årlige statsbudsjett.

Bruksbetalingen for Gardermobanen kommer i tillegg til prisen for den minste pakken med tilgangstjenester og gjelder for alle tog på strekningene.

Beregningsgrunnlag når godsvogner med både kombinert transporter og ordinære godstransporter (vognlast) kjøres i samme tog

Når godsvogner med både kombinerte transporter og ordinære godstransporter (vognlast) kjøres i samme tog skal lokomotivets bruttovekt regnes med i beregningsgrunnlaget med samme andel som forholdet mellom bruttovekten av de to ulike lastetyperne.

Eksempel: Togets bruttovekt (ekskl. lokomotivet) er 1000 tonn, herav utgjør bruttovekten av kombinerte transportene med tilhørende vogner 60 % og bruttovekten av vognlastvognene 40 %. 40 % av lokomotivets bruttovekt skal regnes med når antall bruttokilometer beregnes.

6.3 Priser

Alle priser vedrørende bruk av infrastruktur blir fastsatt i forbindelse med statsbudsjettet i oktober hvert år, dvs. 2-3 måneder før de nye prisene trer i kraft. Alle priser er oppgitt eks. merverdiavgift. Fra og med 01.01.2005 fakturerer Jernbaneverket inkl. merverdiavgift.

6.3.1 Den minste pakken med tilgangstjenester

Priser for godstransport opp til 25.0 tonn aksellast ²⁴.

Ordinær pris for godstransport ("vognlast") (pr. bruttotonnkm)

År	Pris i NOK	
1999	Kr. 0,00978	
2000	Kr. 0,01	
2001	Kr. 0,01029	
2002	Kr. 0,01059	
2003	Kr. 0,01100	
2004	Kr. 0,01400	
2005	Kr. 0,0118	eks. mva.
2006	Kr. 0,0	eks. mva.
2007	Kr. 0,0	eks. mva.
2008	Kr. 0,0	eks. mva.
2009	Kr. 0,0	eks. mva.
2010	Kr. 0,0	eks. mva.
2011	Kr. 0,0	eks. mva.
2012	Kr. 0,0	eks. mva.
2013	Kr. 0,0	eks. mva.
2014	Kr. 0,0	eks. mva.
2015	Kr. 0,0	eks. mva.

Pris for kombinerte godstransporter – dvs. bruk av containere og vekselflak (pr. togkilometer)

År	Pris i NOK	
1999	Kr. 0,0	
2000	Kr. 0,0	
2001	Kr. 0,0	
2002	Kr. 0,0	
2003	Kr. 0,0	
2004	Kr. 0,0	
2005	Kr. 0,0	eks. mva.
2006	Kr. 0,0	eks. mva.
2007	Kr. 0,0	eks. mva.
2008	Kr. 0,0	eks. mva.
2009	Kr. 0,0	eks. mva.
2010	Kr. 0,0	eks. mva.
2011	Kr. 0,0	eks. mva.
2012	Kr. 0,0	eks. mva.
2013	Kr. 0,0	eks. mva.
2014	Kr. 0,0	eks. mva.
2015	Kr. 0,0	eks. mva.

²⁴ Stortingsvedtak ifm. behandlingen av Inst.S. nr. 230 (2006-2007) / St.prp. nr. 69 (2006-2007): "Grensen for fritak for kjøreveisavgift for godstrafikk på jernbane økes fra 22,5 tonn aksellast til og med 25 tonn aksellast". Vedtaket har virkning fra og med 2007 og inntil videre. Frem til 31.12.2006 gjaldt prisene i denne oversikten for godstransporter med aksellast t.o.m. 22,5 tonn.

Pris for godstransporter med tillatt aksellast over 25.0²⁵ tonn.

År	Pris i NOK	
1999	Kr. 0,01528	
2000	Kr. 0,0156	
2001	Kr. 0,01605	
2002	Kr. 0,01653	
2003	Kr. 0,01717	
2004	Kr. 0,01779	
2005	Kr. 0,0184	eks. mva.
2006	Kr. 0,0190	eks. mva.
2007	Kr. 0,0197	eks. mva.
2008	Kr. 0,0205	eks. mva.
2009	Kr. 0,0226	eks. mva.
2010	Kr. 0,0226	eks. mva.
2011	Kr. 0,0273	eks. mva.
2012	Kr. 0,0284	eks. mva.
2013	Kr. 0,0313	eks. mva.
2014	Kr. 0,0325	eks. mva.
2015	Kr. 0,0379	eks. mva.

Pris for passasjertransport (pr. togkilometer)

År	Pris i NOK	
1999	Kr. 0,0	
2000	Kr. 0,0	
2001	Kr. 0,0	
2002	Kr. 0,0	
2003	Kr. 0,0	
2004	Kr. 0,0	
2005	Kr. 0,0	eks. mva.
2006	Kr. 0,0	eks. mva.
2007	Kr. 0,0	eks. mva.
2008	Kr. 0,0	eks. mva.
2009	Kr. 0,0	eks. mva.
2010	Kr. 0,0	eks. mva.
2011	Kr. 0,0	eks. mva.
2012	Kr. 0,0	eks. mva.
2013	Kr. 0,0	eks. mva.
2014	Kr. 0,0	eks. mva.
2015	Kr. 0,0	eks. mva.

Bruksbetaling for spesialbygget infrastruktur**Særskilt pris for all togtransport på Gardermobanen (strekningen Etterstad-Gardermoen)**

²⁵ Frem til 31.12.2006 gjaldt prisene i denne oversikten for godstransporter med aksellast over 22.5 tonn.

Prisen for bruk av Gardermobanen skal dekke Jernbanelogotipets drifts- og vedlikeholdskostnader på banen.

Fakturering for bruk av Gardermobanen finner sted på basis av planlagt togproduksjon, dvs. antall togkilometer som jernbaneforetakene tildeles i kapasitetsfordelingsprosessen.

År	Pris i NOK	
2002	Kr. 15,90	
2003	Kr. 16,30	
2004	Kr. 20,85	
2005	Kr. 13,90	eks. mva.
2006	Kr. 14,30	eks. mva.
2007	Kr. 14,80	eks. mva.
2008	Kr. 14,80	eks. mva.
2009	Kr. 13,30	eks. mva.
2010	Kr. 13,60	eks. mva.
2011	Kr. 13,90	eks. mva.
2012	Kr. 16,90	eks. mva.
2013	Kr. 17,50	eks. mva.
2014	Kr. 19,60	eks. mva.
2015	Kr. 20,90	eks. mva.

Særskilt pris for prioriterte stasjonstjenester på Gardermobanen (pr. togbevegelse)

Prisene i dette kapittel gjelder kun persontog.

Oslo S Flytogterminalen ²⁶

År	Pris i NOK	
2005	Kr. 90,00	eks. mva.
2006	Kr. 92,90	eks. mva.
2007	Kr. 95,90	eks. mva.
2008	Kr. 98,49	eks. mva.
2009	Kr. 88,60	eks. mva.
2010	Kr. 90,40	eks. mva.
2011	Kr. 92,20	eks. mva.
2012	Kr. 112,00	eks. mva.
2013	Kr. 116,10	eks. mva.
2014	Kr. 130,00	eks. mva.
2015	Kr. 138,70	eks. mva.

²⁶

Gjelder kun for flytog, slik sporbruken på Oslo S er pr. 8de oktober 2009

Lillestrøm stasjon

År	Pris i NOK	
2005	Kr. 15,00	eks. mva.
2006	Kr. 15,50	eks. mva.
2007	Kr. 16,00	eks. mva.
2008	Kr. 16,43	eks. mva.
2009	Kr. 14,80	eks. mva.
2010	Kr. 15,10	eks. mva.
2011	Kr. 15,40	eks. mva.
2012	Kr. 18,80	eks. mva.
2013	Kr. 19,50	eks. mva.
2014	Kr. 21,90	eks. mva.
2015	Kr. 23,40	eks. mva.

Gardermoen stasjon

År	Pris i NOK	
2005	Kr. 60,00	eks. mva.
2006	Kr. 61,90	eks. mva.
2007	Kr. 63,90	eks. mva.
2008	Kr. 65,63	eks. mva.
2009	Kr. 59,10	eks. mva.
2010	Kr. 60,30	eks. mva.
2011	Kr. 61,50	eks. mva.
2012	Kr. 74,80	eks. mva.
2013	Kr. 77,50	eks. mva.
2014	Kr. 86,80	eks. mva.
2015	Kr. 92,60	eks. mva.

6.3.2 Sportilgang til serviceområdene

Sportilgang til serviceområdene er inkludert i basispakken. Prisene er de samme som for basispakken - se kapittel 6.3.1 ovenfor.

6.3.3 Levering av tjenester i følge 5.3

Pris avtales mellom partene.

6.3.4 Tilleggstjenester

Pris avtales mellom partene.

Når tjenester etterspørres av eller tilbys flere, vil Jernbaneverket fastsette priser og publisere disse på sine nettsider. Eksempler på slike tjenester:

1. GSM-R brukt til andre formål enn trafikkstyring.
2. Leie av togvarmeposter
3. Nyetablering av togvarmeposter

6.3.5 Tilhørende tjenester

Pris avtales mellom partene.

6.4 Ytelsesordning

Jf. Fordelingsforskriften § 4-2 - vedlegg 1.3.

Ordninger for bedring av ytelse er per dato (november 2014) ikke implementert på det nasjonale jernbanenettet.

6.5 Prisendringer

Se Fordelingsforskriften § 4-1: "Departementet fastsetter satser for infrastrukturavgifter og de spesifikke reglene for slike avgifter" -vedlegg 1.3.

Kjørevegsavgiften fastsettes vanligvis i forbindelse med framleggelse av de årlige statsbudsjetter for Stortinget. Grunnlaget for endring av satsene for kjørevegsavgiften er i hovedsak den årlige prisregulering av statsbudsjettet.

I den grad det blir aktuelt å endre dimensjoneringen av kjørevegsavgiften eller prinsippene for dette, vil dette bli gjenstand for egen stortingsbehandling.

6.6 Fakturering

Jf. Fordelingsforskriften § 4-4, samt EU-direktiv 2001/14/EC Art. 4 - vedlegg 1.3. Jernbaneverket fakturerer alle tjenester.

Fakturering skjer den 15. hver etterfølgende måned.

Jernbaneforetak plikter å levere nødvendig informasjon for beregning av verdien av tjenesten. Hvis jernbaneforetak unnlater å levere nødvendig informasjon, kan JBV fastsette verdien etter eget skjønn.

Når faktura er basert på egenrapportering fra jernbaneforetaket, kan Jernbaneverket kreve fremlagt underlaget for egenrapporten.

Jernbaneverket kan fastsette mer detaljerte retningslinjer for fakturering.

Kontaktpunkt ved spørsmål om fakturering:

Jernbaneverket, Trafikk- og markedsdivisjonen
Postboks 4350
2308 Hamar

Informasjon alle jernbaneforetak plikter å levere

For alle tog skal fortløpende rapporteres togets bruttovekt. Utfylt vognopptak (jf. TJN kap 4, samt ADR/RID 2015 - jf. vedlegg 1.3) anses som tilfredsstillende rapportering.

Vognopptaket skal leveres i elektronisk format.

Betalingsbetingelser (også ved uteblitt betaling)

Betaling skal finne sted per 30 dager. Det beregnes forsinkelsesrente ved forsinket betaling.

Jf. Forsinkelsesrenteloven - vedlegg 1.3.

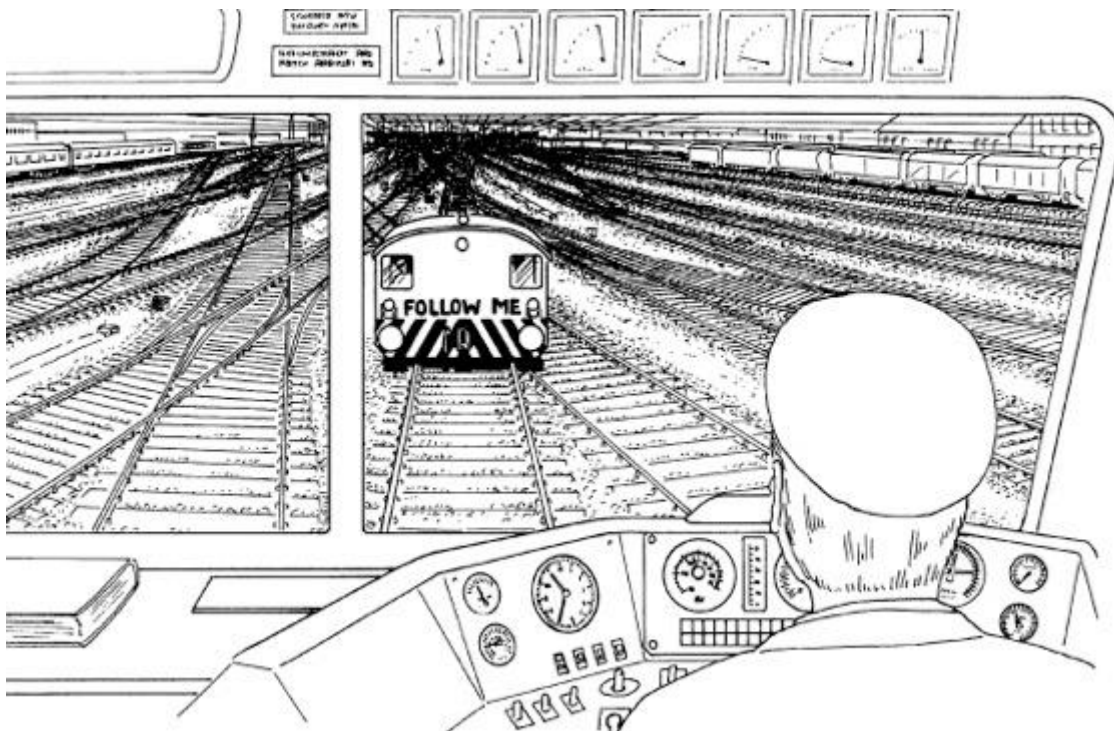
Uteblitt betaling kan medføre at Jernbaneverket etter skriftlig varsel trekker tilbake tildelte ruteleier.

Utgiver Network Statement 2016, utgave 13: Jernbaneverket

Revisjonsansvarlig: Marked, Trafikk- og markedsdivisjonen, Jernbaneverket

Utgis: 14. desember 2014

Foto forside: Øystein Grue



Vedlegg

Alle vedlegg er tilgjengelig via Jernbanelverkets internettside:

<http://www.jernbanelverket.no/no/Marked/Informasjon-for-togselskapa/Network-Statement/>

eller direkte til de enkelte vedlegg:

<http://brage.bibsys.no/xmlui/handle/11250/227070>

Vedlegg	Navn
1.3	Rettslig forankring
2.4.2	Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST)
3.2.1	Strekningsskart
3.2.2.2	Tilknyttede nett
3.3.1.3	Forklaringer til strekningsoversikten i STREKNINGSBESKRIVELSE
3.3.2.1.1	Internasjonal profil
3.3.2.1.2	JBV NO1 - prEN 15273 Dynamisk profil
3.3.2.1.3	Multipurpose profil
3.3.2.2.1	Aksellast
3.3.2.2.2	Metervekt
3.3.2.3	Linjestigninger og fall
3.3.2.4	Linjehastighet
3.3.2.6	Elektrifiserte linjer
3.3.3.2	Trafikkstyringssystemer
3.3.3.3	Kommunikasjonssystemer
3.3.3.4	System for automatisk hastighetsovervåking
3.4.2.3.1	Rasutsatte strekninger
3.4.2.3.2	Dyrepåkjørsel
3.4.4	Tunneler
3.6.1.1	Stasjonsoversikt
3.6.1.2	Utvalgte stasjoner
3.6.2.1	Kombiterminaler
3.6.2.2	Vognlastterminaler
3.6.2.3	Havneterminaler
3.6.2.4	Tømmerterminaler
3.6.2.5	Industrispor
3.6.2.6	Sidespor
3.6.3.1	Skifteområde
3.6.3.2	Driftsbanegårder
3.8.3.1	Serviceanlegg og beredskapsmateriell
3.8.3.2	Verksteder, driftsbanegårder og renhold
3.7	Utvikling av infrastruktur
4.4.2	Metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling
5.5.4.11.1	Kontrakt for leie av grunn