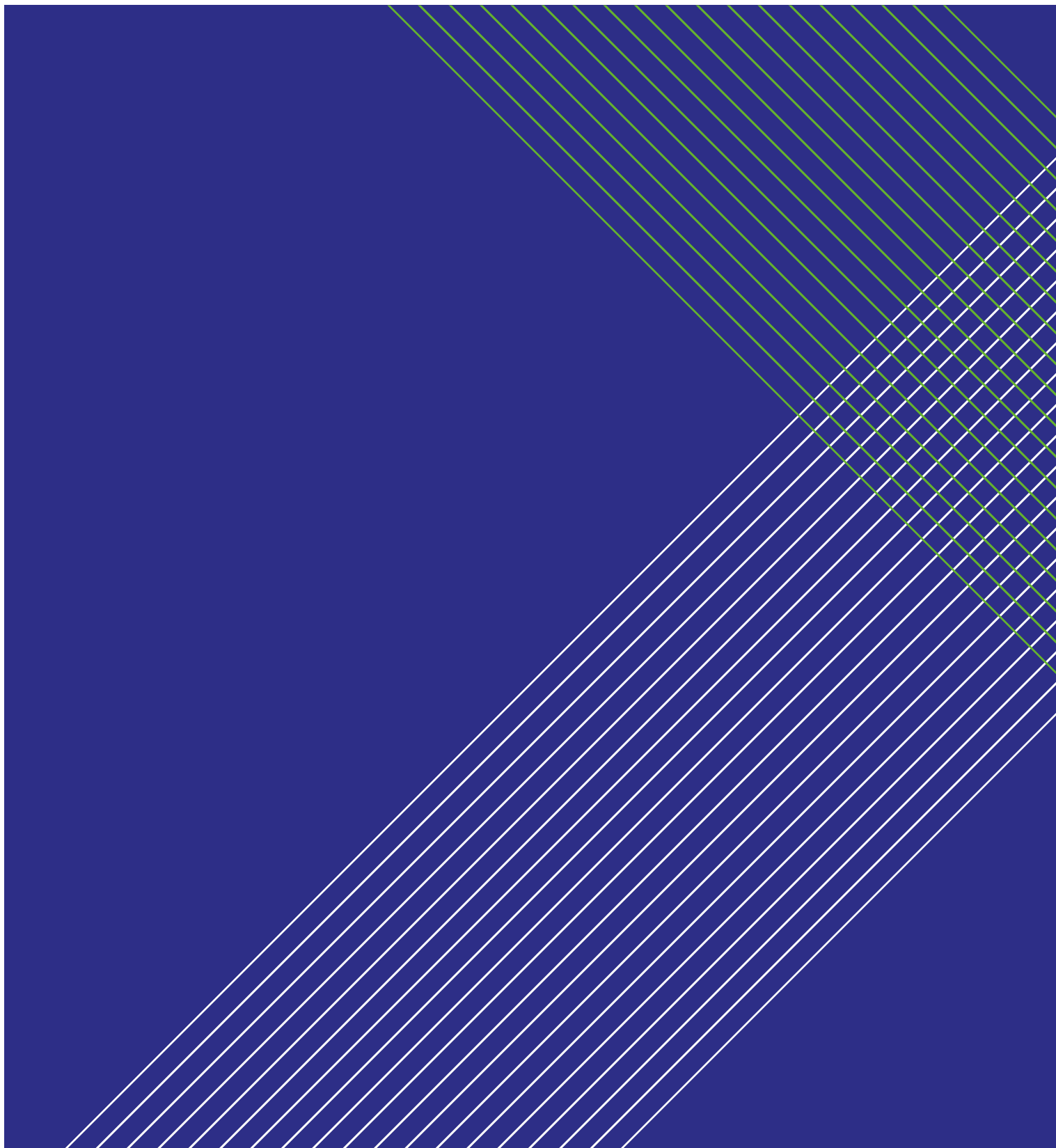


Network Statement 2024

Gyldighetsperiode 10. desember 2023 - 14. desember 2024

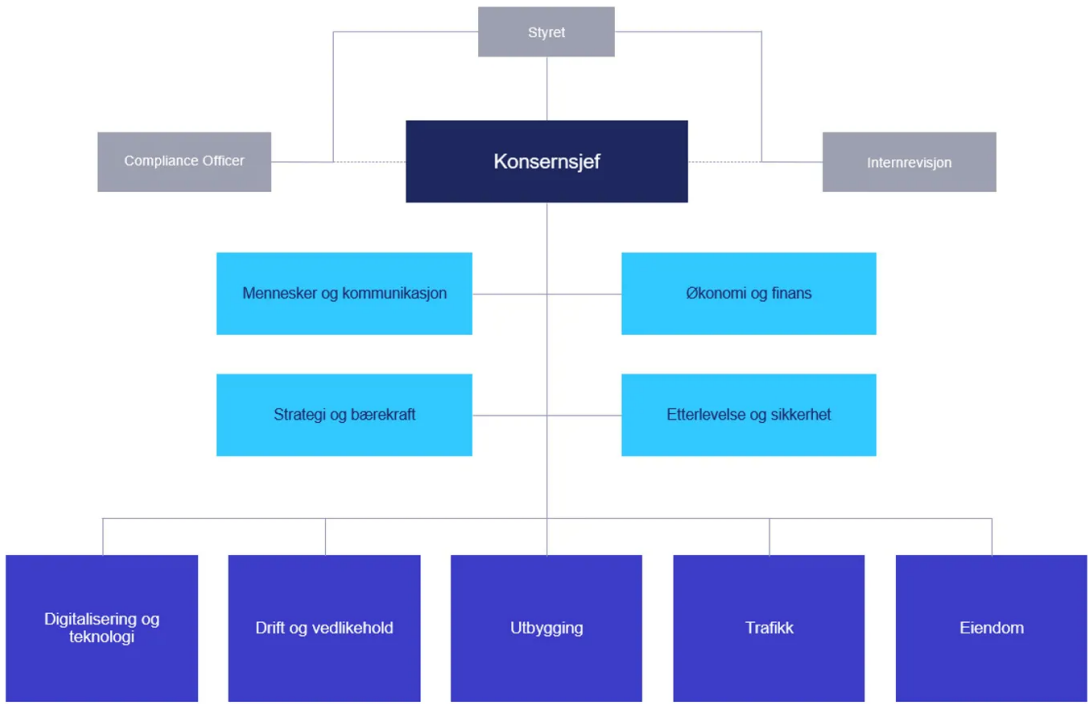


1 Generell informasjon

1.1 Innledning

Bane NOR er infrastrukturforvalter på det norske jernbanenettet og har utarbeidet og offentliggjort Network Statement 2024, den 21. utgaven.

1.1.1 Bane NORs organisasjon



Bane NOR SF er organisert med konsernsjef, fire konsernfunksjoner og fem divisjoner.

Illustrasjon: Bane NOR

Bane NOR er organisert i fem divisjoner med ansvar for hver sine virksomhetsområder, og fire konsernfunksjoner som har fagansvar på tvers av divisjonene.

Divisjon Digitalisering og teknologi

Ansvarlig for jernbanetekniske fag, ERTMS-programmet, IKT og transformasjon.

Divisjon Utbygging

Planlegging og gjennomføring av prosjekter knyttet til ny infrastruktur.

Divisjon Drift og vedlikehold

Forvaltning av jernbaneinfrastruktur, utførelse og oppfølging av kjerne- og prosjektbasert vedlikehold, kraftforsyning til togframføring, energiforsyning, maskinforvaltning og ansvarlig for fornyelsesplaner.

Divisjon Trafikk

Ansvarlig for kunde- og trafikkinformasjon, togframføring og ruteplan/kapasitetsfordeling.

Divisjon Eiendom

Forvaltning og utvikling av eiendom og knutepunkt samt drift og vedlikehold av serviceanlegg.

Konsernfunksjonene

Konsernfunksjonene har overordnet ansvar for mål og strategier, rammeverk og styrende dokumenter innen sine fagområder på tvers av divisjonene.

1.1.2 Jernbanesektoren i Norge



Modell av jernbanesektorens oppbygging i Norge.

1.2 Formål

Hensikten med Network Statement er å gi jernbaneforetak og andre søkere nødvendig informasjon om tilgang til og bruk av det norske jernbanenettet, samt informasjon om øvrige jernbanerelaterte tjenester som ytes til jernbaneforetak.

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

Network Statement inneholder også lenker til publikasjoner samt andre relevante internettsider.

1.3 Rettslige forhold

1.3.1 Rettslig forankring

Kravet om å utarbeide og offentliggjøre Network Statement er hjemlet i forskrift 30. juni nr. 2315 om jernbanevirksomhet, serviceanlegg, avgifter og fordeling av

infrastrukturkapasitet mv. (jernbaneforskriften) § 5-1. Nærmere krav til innholdet i Network Statement følger av jernbaneforskriften § 5-2.

Krav om tilgang til og bruk av det norske jernbanenettet, herunder bruk av øvrige jernbanerelaterte tjenester, følger av jernbaneforskriften og forskrifter om gjennomføring av utfyllende bestemmelser til jernbaneforskriften gitt med hjemmel i jernbaneforskriften § 1-5 (1).

Love og forskrifter

Norske love og forskrifter som gjelder jernbane er tilgjengelige på statens jernbanetilsyns nettsted, sjt.no. Enkelte av lovene og forskriftene er oversatt til engelsk. Disse oversettelsene er ikke offisielle.

Øvrige norske love og forskrifter er tilgjengelig på lovdata.no.

sjt.no 

lovdata.no 

1.3.2 Rettslig status og forpliktelser

1.3.2.1 Generelle merknader

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

Når [Avtale om sportilgang og bruk av tjenester \(AST\)](#) henviser til særskilte punkter i Network Statement, er ikke dette juridisk bindende forpliktelse for Bane NOR, med mindre det særskilt kommer frem av AST at det er en juridisk bindende forpliktelse for Bane NOR.

Network Statement utgis på to språk – norsk og engelsk. Dokumentets innhold er det samme på begge språk. Dersom det foreligger motstrid mellom den norske og engelske teksten, har den norske teksten forrang.

På flere punkter er det henvist til norsk lovgivning og til trafikkregler utgitt av Bane NOR. Deler av lovgivningen, samt trafikkreglene, er kun tilgjengelige på norsk.

1.3.2.2 Forpliktelser

Den informasjon Bane NOR gir i Network Statement skal være korrekt. Bane NOR 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 Bane NORs nettsider som beskrevet i kapittel 1.5.2.

Bane NORs 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 1.5 nedenfor. Slik informasjon er ikke bindende for Bane NOR.

Network Statement henviser i en viss utstrekning til beskrivelser gitt i andre dokumenter utgitt av Bane NOR. Dersom Bane NOR skal gjennomføre endringer i slike dokumenter som berører jernbanetakets rettigheter eller forpliktelser, skal slike endringer sendes på høring til foretaket før endringene gjennomføres.

1.3.3 Klageprosedyre

Jernbaneforetak og andre søkere som mener å ha blitt urettferdig behandlet, utsatt for forskjellsbehandling eller fått sine interesser krenket på annen måte, kan i henhold til jernbaneforskriften § 11-3 klage til SJT. Dette gjelder særlig beslutninger som er truffet av Bane NOR, jernbaneforetak eller den som driver serviceanlegg når det gjelder:

- a. utkast til og endelig versjon av netterklæringen
- b. kriterier som er fastsatt i netterklæringen
- c. fordelingsprosessen og resultatet av denne
- d. avgiftsordningen
- e. nivået på eller strukturen til infrastrukturavgifter som søkeren må eller kan komme til å måtte betale
- f. ordninger for tilgang i samsvar med § 2-1, § 2-2, § 2-4 og § 2-5.
- g. tilgang til tjenester, innkreving av avgifter og betaling for tjenester i samsvar med § 13-2 og kapittel 4
- h. trafikkstyring
- i. planlegging av fornyelser samt planlagt og ikke-planlagt vedlikehold
- j. overholdelse av kravene i § 3-4 til § 3-7
- k. inngåtte rammeavtaler

Det følger av jernbaneforskriften § 11-3 (2) at SJT innen seks uker etter å ha mottatt alle relevante opplysninger skal underrette berørte parter om sin avgjørelse i saken.

1.4 Struktur

RailNetworkEurope (RNE) har utarbeidet en felles struktur for Network Statements oppbygning og innhold (Network Statement Common Structure). Denne Network Statement er i henhold til RNEs Network Statement Common Structure.

Network Statement Common Structure

Common Structure for 2024, godkjent 31. mai 2022, kan lastes ned fra RNEs nettsted.

[Network Statement Common Structure 2024](#) 

1.5 Gyldighetsperiode, oppdatering og publisering

1.5.1 Gyldighetsperiode

Network Statement 2024 gjelder:

- Tilgang til og bruk av infrastruktur, begrenset av Ruteplan R24.
- Behandlingen av kapasitetskreven program for Ruteplan R24. Dette gjelder også hvis behandlingen skjer før starten av Ruteplan R24.

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

Ruteplan R24 gjelder for perioden fra og med søndag 10. desember 2023 til og med lørdag 14. desember 2024.

Disse datoene er fastsatt i samsvar med bestemmelsene i jernbaneforskriften.

1.5.2 Oppdatering

Bane NOR vil, ved hjelp av et tillegg til Network Statement 2024, kunngjøre eventuelle endringer eller tilføyelser som har oppstått etter utgivelsen av denne Network Statement. Se [Endringslogg](#).

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

- endringen ikke er publisert i [Norsk Lovtidend](#) , samt
- endringen kan føre til restriksjoner for bruk av jernbaneinfrastrukturen i henhold til den minste pakken med tjenester, jf. jernbaneforskriften § 4-1 – jf. kapittel 5.3

1.5.3 Publisering

Network Statement 2024 med vedlegg er tilgjengelig både i papirformat og elektronisk på Bane NORs hjemmeside, der den kan lastes ned gratis. Network Statement er til enhver tid tilgjengelig på to språk, både på norsk og på 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 jernbaneforetak som har inngått AST med Bane NOR.

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

1.6 Kontakter

1.6.1 Bane NOR

Bane NOR kan på forespørsel gi jernbaneforetak nærmere informasjon om emner nevnt i Network Statement 2024.

Kontakt Bane NOR SF

✉ E-post

postmottak@banenor.no

📍 Adresse

Postadresse: Postboks 4350, N-2308 HAMAR

Besøksadresse: Schweigaards gate 33, 0191 Oslo

Nettadresse: banenor.no

1.6.2 OSS, Norge

Infrastrukturforvaltere og tilsynsmyndigheter i EU har i samarbeid opprettet en One Stop Shop (OSS)-funksjon som fungerer som et nettverk av kontaktpunkter innenfor RNE. I hensikt av å søke om infrastrukturkapasitet i et internasjonalt jernbanenettverk, kan et jernbaneforetak ta kontakt med en OSS, som vil starte hele den internasjonale koordineringsprosessen.

OSS vil på bakgrunn av kontakt med et jernbaneforetak og etter et møte med involverte ledere:

1. Koordinere håndteringen av kapasitetskrevenne søknader for hver forespurte, internasjonale banestrekning innenfor RNE, på en slik måte at søknadene blir korrekt inkludert i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen.
2. Ivareta kundens infrastrukturkapasitet for hele den internasjonale ruten.
Koordinering av denne prosessen utføres hovedsakelig via simulering med RNEs PCS-system.

Kontakt Bane NORs OSS

📞 Telefon

[05280 / +47 22 45 50 00](tel:05280455000)

✉ E-post

oss@banenor.no

📍 Adresse

Postadresse: Postboks 4350, N-2308 HAMAR

Besøksadresse: Schweigaards gate 33, 0191 Oslo

1.6.3 OSS, Internasjonalt

Internasjonale OSS

[RailNetEuropes oversikt over internasjonale OSS](#) [↗](#)

1.7 Samarbeid mellom infrastrukturforvaltere i Europa

1.7.1 Godskorridorer

Forordning 913/2010/EU om etablering av et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig frakt, trådte i kraft i norsk rett med virkning fra 17. februar 2014.

Denne forordningen forplikter medlemsstatene å etablere internasjonale markedsorienterte jernbanegodskorridorer for å oppfylle følgende mål:

- Styrke samarbeidet mellom infrastrukturforvaltere på viktige områder som tildeling av ruteleier, samtrafikkevne, interoperable systemer og infrastrukturutvikling.
- Finne riktig balanse mellom gods- og passasjertrafikken langs godskorridorene, gi tilstrekkelig kapasitet for gods i samsvar med behovene i markedet samt sikre at felles punktlighetsmål for godstog blir oppfylt.
- Fremme intermodalitet mellom jernbane og andre transportformer ved å innlemme terminaler i korridorstyringsprosessen.

Bane NOR deltar i godskorridor 3, [Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor \(ScanMed RFC\)](#), [↗](#) sammen med Banedanmark, DB Netz, RFI, Trafikverket, ÖBB Infrastruktur og Øresundsbron.

Det er etablert [11 internasjonale godskorridorer \(RFC\)](#) [↗](#) i EUs jernbanenett.

1.7.2 RailNetEurope og andre internasjonale fora

RailNetEurope

RailNetEurope (RNE) er en felles, europeisk organisasjon som jobber for å legge til rette for internasjonal trafikk.

[RailNetEurope](#) 

RailNetEurope (RNE) ble opprettet i januar 2004 på initiativ fra en rekke europeiske infrastrukturforvaltere som ønsket å etablere en felles, europeisk organisasjon for å legge til rette for internasjonal trafikk. For å oppnå dette formålet tilbyr RNE sine medlemmer, jernbaneforetak samt søkere og andre interessenter, løsninger og støtte som samsvarer med det europeiske rettslige rammeverket. Dette innebærer å utvikle og harmonisere internasjonale jernbaneprosesser, maler, håndbøker og retningslinjer. I tillegg utvikle nødvendig IT-verktøy som er strømlinjeformet og harmonisert.

1.7.2.1 RNE verktøy

Path Coordination System (PCS)

PCS er et internasjonalt koordineringssystem for søknad om ruteleier for jernbaneforetak og andre søkere, infrastrukturforvaltere, tildelingsorganer og godskorridorer (RFC). Den internettbaserte applikasjonen optimaliserer koordineringen av internasjonale ruteleier ved å sørge for at forespørsler og tilbud er harmonisert med alle involverte parter. PCS er det eneste verktøyet for å publisere tildelte ruteleier og restkapasitet samt for å administrere internasjonale banespørsmål for godskorridorene (RFCs).

Tilgang til PCS er gratis. Ønskes en brukerkonto, kan forespørsel sendes til RNE PCS Support.

RNE PCS Support

E-post

support.pcs@rne.eu

Adresse

Nettsted: Les mer om [PCS på rne.eu](#) 

Charging Information System (CIS)

CIS er et informasjonssystem for infrastrukturavgifter for søkere levert av infrastrukturforvaltere og tildelingsorganer. Den internettbaserte applikasjonen gir rask informasjon og indikasjon om kostnader relatert til bruk av europeisk jernbaneinfrastruktur samt estimerer prisen for bruk av internasjonale ruteleier.

Tilgang til CIS er gratis uten brukerregistrering.

RNE CIS

✉ E-post

support.cis@rne.eu

📍 Adresse

Nettsted: Les mer om [CIS på rne.eu](#) [↗](#)

1.7.2.2 OSS

One-Stop-Shops (OSS) er et nettverk av kontaktpunkter som representerer infrastrukturforvaltere i internasjonal trafikk. De utgjør et enkelt kontaktpunkt for jernbanetjenester for hele den internasjonale ruten, fra de første spørsmålene knyttet til tilgang til infrastrukturen til internasjonale forespørsler og ytelsesvurdering etter tog-kjøring.

En liste over OSS-kontaktpersoner i Europa er tilgjengelig på [RNEs nettsted](#) [↗](#).

Kontakt Bane NORs OSS

✉ E-post

ruteplan@banenor.no

1.7.2.3 Andre internasjonale fora

I tillegg til det som er nevnt i kapittel 1.7.1 og 1.7.2 ovenfor, deltar Bane NOR i følgende internasjonale organisasjoner og fora.

European Rail Infrastructure Managers (EIM)

European Rail Infrastructure Managers (EIM) er en organisasjon for uavhengige infrastrukturforvaltere, etablert i 2002. EIMs arbeid er konsentrert rundt to hovedområder: transportpolitisk lobbyvirksomhet overfor EUs lovgivende organer, og teknisk arbeid overfor ERA. EIM er blant organisasjonene som har rett til å oppnevne eksperter til ERAs arbeidsgrupper, og organisasjonen har selv en rekke tekniske «skyggearbeidsgrupper» som gjenspeiler ERAs egne grupper. EIM har i dag 16 medlemmer, hvorav 11 nasjonale infrastrukturforvaltere. Organisasjonen har hovedkontor i Brussel.

Mer informasjon finnes på [EIM Rails nettsted](#) [↗](#).

Platform for Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME)

Platform for Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME) er et koordineringsforum for samarbeid mellom EU-kommisjonen og de to lobbyorganisasjonene for infrastrukturforvaltere (EIM og CER). Forumet har to plenumsmøter i året på toppledernivå, og en rekke arbeidsgrupper knyttet til temaer innen teknologi, sikkerhet og økonomi. PRIME ledes av Kommisjonen v/ DG MOVE.

Mer informasjon finnes på [PRIMEs nettsted](#) .

Den internasjonale jernbaneunionen (UIC)

Union internationale des chemins de fer, eller Den internasjonale jernbaneunionen (UIC) er en verdensomspennende organisasjon med hovedkontor i Paris, etablert i 1922. UIC besitter en betydelig ekspertise, og organisasjonen arbeider i dag først og fremst med forskningsprosjekter for å bidra til å utvikle standarder og tekniske løsninger for jernbanesektoren.

Mer informasjon finnes på [UICs nettsted](#) .

Nordic Infrastructure Managers (NIM)

Nordic Infrastructure Managers (NIM) er et løst organisert samarbeid mellom infrastrukturforvaltere og jernbanemyndigheter i de nordiske landene. Organisasjonen har et årlig møte på toppledernivå, og en del tekniske samarbeidsgrupper tilknyttet ulike konkrete temaer. Organisasjonen har ikke noe fast sekretariat eller hovedkontor, men formannskapet går på omgang blant medlemmene for ett år av gangen.

NIM har ikke et eget nettsted, men du kan få mer informasjon ved å kontakte Bane NOR på international@banenor.no.

2 Infrastruktur

2.1 Innledning

Jf. forskrift 8. september nr. 2710 om gjennomføring av forordning (EU) 2019/777 om de felles spesifikasjonene for registeret over jernbaneinfrastruktur og oppheving av beslutning 2014/880/EU.

Denne delen gir informasjon om infrastrukturen på Bane NORs jernbanenett samt på annen jernbaneinfrastruktur som er tilknyttet dette jernbanenettet, og som stilles til rådighet for den som har tilgang til å trafikere dette jernbanenettet. Utfyllende informasjon til kapittel 2 finnes i vedleggene til Network Statement. [Banedata](#) og [Register of Railway infrastructure \(RINF\)](#) inneholder informasjon om infrastruktur i dette kapitlet. Hensikten er å dekke eksisterende og nye jernbaneforetaks informasjonsbehov i forbindelse med planlegging av deres togproduksjon.

Network Statement gir ikke tilstrekkelig informasjon om infrastrukturens egenskaper med tanke på å spesifisere, konstruere eller bygge kjøretøy som er kompatibelt med Bane NORs infrastruktur. For slikt behov vises det til Bane NORs dokument [Teknisk regelverk: Supplementary information and regulations, kapittel 1](#).

Informasjon om tilknyttet privat jernbaneinfrastruktur er kun dekket i den utstrekning Bane NOR besitter informasjon om den.

2.2 Jernbanenettets omfang

2.2.1 Begrensninger

Jernbanenettets geografiske omfang og begrensninger er vist på strekningskart – jf. [vedlegg 2.2.1 Strekningskart](#).

2.2.2 Forbindelser til andre jernbanenett

2.2.2.1 Nasjonale grenseoverganger

Det er fire grenseoverganger mellom Norge og Sverige. Disse er beskrevet i tabellen under – jf. [vedlegg 2.2.1 Strekningskart](#). Ingen av grenseovergangene innebærer skifte av sporvidde. Passering av riksgrensen innebærer skifte av visuelt signalsystem.

Grensestasjon	Bane
Riksgränsen (SE)	Ofotbanen
Storlien (SE)	Meråkerbanen
Charlottenberg (SE)	Kongsvingerbanen
Kornsjø (NO)	Østfoldbanen

Kontakt Trafikverket

 Telefon

[+46 77 117 18 19](tel:+46771171819)

 E-post

trafikverket@trafikverket.se

 Adresse

Röda vägen 1, S-781 89 BORLÄNGE, SE

Nettsted: trafikverket.se 

Kontakt Toll- og avgiftsdirektoratet

 Telefon

[+47 228 60 312](tel:+4722860312)

 E-post

tad@toll.no

 Adresse

PB 8122 Dep., N-0032 OSLO, NO

Nettsted: toll.no 

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

Norge har ingen jernbanenett i tradisjonell forstand utover det jernbanenettet som forvaltes av Bane NOR. Det finnes et fåtall spor og baner eiet av private. Da disse spor kan benyttes i tilknytning til det jernbanenettet Bane NOR forvalter, omtales de i Network Statement.

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

Tilknyttet spor og baner – jf. [vedlegg 2.2.2.2 Tilknyttet nett](#).

Sidespor – jf. [vedlegg 7.3.3.2 Sidespor](#).

Bane NOR har i en del tilfeller valgt å fjerne sporvekselen mellom jernbanenettet og sidespor som ikke har vært i bruk på lang tid. Jernbaneforetak som ønsker slike

sporveksler reetablert, kan kontakte Bane NOR.

Kontakt Bane NOR

✉ E-post

postmottak@banenor.no

2.2.2.3 Tilleggsinformasjon

For informasjon om jernbanenettet av relevans for kjøretøy vises til Bane NORs dokument [Teknisk regelverk: Supplementary information and regulations](#) . For geografisk sortert oversikt over infrastrukturens egenskaper vises til [Banedata](#) , Bane NORs database over infrastrukturen. Bestilling fra denne basen skjer ved henvendelse til OSS.

For nærmere informasjon om (private) sidespor, se [vedlegg 7.3.3.2 Sidespor](#).

Kontakt Bane NOR OSS

✉ E-post

oss@banenor.no

2.3 Nettbeskrivelse

2.3.1 Linjetopologi

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 2.2.1 Strekningskart](#).

2.3.2 Sporvidder

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

2.3.3 Stasjoner og knutepunkter

Strekningskart – jf. [vedlegg 2.2.1 Strekningskart](#). Se [Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet](#)  og [TRASE](#) .

Sann avstand mellom de enkelte stasjoner på en jernbanelinje kommer frem av Bane NORs grafisk rute for den enkelte strekning. Avstanden oppgis i kilometer. Grafiske ruter kan lastes ned vederlagsfritt.

Lengden på togspor på stasjonene vises i Network Statement [vedlegg 7.3.2 Stasjoner](#).

TRASÉ

Beskrivelsen av infrastrukturen vil gradvis tas inn i det elektroniske systemet TRASÉ.

Logg inn 

Daglige rutegrafer

Her finner du daglige rutegrafer med planlagt arbeid, innstillinger og kjøringer av ekstratog.



2.3.4 Lasteprofiler

Internasjonale framføringsprofiler

Samtlige banestrekninger med ordinær trafikk kan trafikkeres med statisk og kinematisk spesifikasjon av følgende internasjonale referanseprofiler:

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

Kombinerte transporter iht. UIC 596-6

Tillatt størrelse på kombinerte transporter (Combined Transport Profile Number [CTPN]) for de enkelte banestrekninger fremgår av strekningskart – jf. [vedlegg 2.3.4.1 Internasjonal profil](#).

Framføringsprofil for kombinerte transporter for konteinere og semihengere opptil P/C 410, og opptil P/C 80 kan benyttes på de strekningene som framgår av [vedlegg 2.3.4.1 Internasjonal profil](#).

Nasjonale profiler

For å kunne utnytte kapasiteten i norsk infrastruktur, og da i særdeleshet de kurveutslag banene er bygget med, er det etablert følgende nasjonale profil:

Dynamisk referanseprofil NO1

Dynamisk referanseprofil NO1 prEN 15273 og de betingelser dette er basert framgår av [vedlegg 2.3.4.2 JBV NO1 - prEN 15273 Dynamisk profil](#). Profilet gjelder samtlige banestrekninger med ordinær trafikk.

Statisk spesifisert tilleggprofil med ekstra høyde

Multipurpose vognprofil: Utviklet for bruk av høye lukkede vogner tilsvarende multipurpose. Kan benyttes av alt materiell på de banestrekninger og med de spesifikke betingelser som framgår av [vedlegg 2.3.4.3 Multipurpose profil](#).

Ved behov for transport som overskrider de nevnte framføringsprofiler, må det sendes søknad om spesialtransport til Bane NOR, jf. kapittel 4.7.1. Søknad sendes til Spesialtransport.

Kontakt Spesialtransport

✉ E-post

spesialtransporter@banenor.no

2.3.5 Vektbegrensninger

2.3.5.1 Aksellast

Landsdekkende kart – jf. [vedlegg 2.3.5.1 Aksellast](#).

2.3.5.2 Metervekt

Landsdekkende kart – jf. [vedlegg 2.3.5.2 Metervekt](#).

2.3.6 Linjestigninger og fall

Tabellarisk oversikt over bestemmende stigninger og fall samt for grafisk fremstilling av vertikalprofiler – jf. [vedlegg 2.3.6 Linjestigninger](#).

2.3.7 Linjehastighet

I henhold til [Trafikkregler for jernbanenettet](#)  er største tillatte hastighet for persontog 210 km/t og for godstog 100 km/t. Strekningsvis profil over linjehastighet – jf. [vedlegg 2.3.7 Linjehastighet](#).

2.3.8 Største toglengde

Hvilke toglengder som tillates for de enkelte strekninger og ruteleier fastsettes i kapasitetsfordelingsprossessen.

Maksimal lengde avhenger blant annet av lengde på kryssingsspor, samt plattformer der persontog skal stoppe for av- eller påstigning.

2.3.9 Energiforsyning

Bane NOR leverer elektrisk kraft til togframføring og oppvarming av tog. Kart over alle elektrifiserte linjer i Norge – jf. [vedlegg 2.3.9 Elektrifiserte linjer](#).

Bane NOR eier påfyllingsanleggene for drivstoff (diesel) samt drifter disse. Se [vedlegg 7.3.10 Påfyllingsanlegg for drivstoff](#).

2.3.9.1 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 mer informasjon, se [Teknisk regelverk, Supplementary information and regulations, kap. 8](#) .

2.3.9.2 Maksimal togstrøm

Strømforbruk

Banestrømforsyningen er inndelt i kapasitetsklasser som angitt i kart – Maksimal togstrøm: Strømforbruk - jf. [vedlegg 2.3.9 Elektrifiserte linjer](#).

På enkelte strekninger utgjør tilgjengelig elektrisk kraft en begrensende faktor for kapasitetsutnyttelsen.

I tilfelle lav spenning forutsettes fører å begrense strømuttaket 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.

Strøm ved regenerativ brems

Banestrømforsyningen er inndelt i kapasitetsklasser som angitt i kart - Maksimal togstrøm: Regenerativ bremsing - jf. [vedlegg 2.3.9 Elektrifiserte linjer](#).

2.3.9.3 Kontaktledning – høyde og horisontal forskyvning

Høyden på kontakttråden varierer fra 4700 til 6200 mm. Deler av banenettet har høyere minstehøyde. Nærmere informasjon om dette fås ved henvendelse til Bane NOR.

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

kontaktledningsanlegg.

Fritt profil for strømvtagere er vist i

- [Teknisk regelverk, bok 540, kapittel 6, avsnitt 3.4](#) 
- [Teknisk regelverk, bok 542, kapittel 5, vedlegg fritt profil for strømvtagere og E-mål](#) .

2.3.9.4 Kontakttrykk fra strømvtagere

Grenseverdier for krefter mellom strømvtagere og kontakttråd er gitt i [Teknisk regelverk, bok 542, kapittel 5](#) .

Grenseverdier for aerodynamisk utbalansering av strømvtagere er gitt i [Teknisk regelverk, Supplementary information and regulations, kapittel 8, appendix e](#) .

Kontaktledningsanleggene er dimensjonert for en vindbelastning på maksimum 30 m/s vinkelrett på kontaktledningen. Enkelte vindustatte strekninger er dimensjonert for en vindbelastning på maksimum 37 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 Bane NOR på de forskjellige banestrekningene.

Utfyllende bestemmelser finnes i [Teknisk regelverk, Supplementary information and regulations, kapittel 8, appendix e](#) .

2.3.10 Signalsystem

Jf. [Trafikkregler for jernbanenettet kapittel 8](#) .

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 togveier for tog i bevegelse. Før signalanleggene kan gi kjørsignal må togveien 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 togveien.

2.3.11 Trafikkstyring

Jf. [Trafikkregler for jernbanenettet, kapittel 5](#)  – [vedlegg 2.3.11 Toglederområder og trafikkstyringssentraler](#).

2.3.11.1 Strekninger med fjernstyrte driftsformer

Fjernstyring er systemer der trafikken overvåkes og styres fra en trafikkstyringssentral. I trafikkstyringssentralen får togleder kontinuerlig informasjon om hvor tog befinner

seg. De fleste jernbanestrekninger i Norge er fjernstyrt.

De to driftsformene med fjernstyring er:

- strekning med fjernstyring
- strekning med ERTMS

På strekning med fjernstyring gis kjøretillatelse ved kjørsignal i hovedsignal. Ombordansvarlig i persontog har ansvar for å verifisere kjørsignal.

På strekning med ERTMS gis kjøretillatelse til fører i togets førerpanel (DMI-Driver Machine Interface). Ombordansvarlig i persontog verifiserer da ikke kjørsignal.

Dekningskart – jf. [vedlegg 2.3.13 System for automatisk hastighetsovervåking](#).

ERTMS bygges ut iht. Nasjonal Signalplan.

For nærmere informasjon om når ERTMS tas i bruk på spesifikke strekninger, se Nasjonal Signalplan.

Nasjonal Signalplan 2023

[Les Nasjonal Signalplan på banenor.no](#) 

2.3.11.2 Strekning med togmelding

På noen strekninger finnes fremdeles et system med manuelle togmeldinger. Dette systemet bygger på at togekspeditør 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. Togenes rekkefølge er fastsatt i rutene og fører har plikt til å forvisse seg om kryssende tog. Endringer kan bestemmes av togleder og formidles etter regler fastsatt i Trafikkregler for jernbanenettet (TJN).

Dekningskart – jf. [vedlegg 2.3.13 Rasutsatte strekninger](#).

2.3.12 Kommunikasjonssystemer

Jf. [Trafikkregler for jernbanenettet kapittel 2, pkt. III](#) .

GSM-R benyttes som kommunikasjonssystem mellom tog og trafikkstyringsfunksjon.

Se [vedlegg 2.3.12 Kommunikasjonssystemer](#) for mer informasjon om kommunikasjonssystemer.

Kommunikasjon mellom togleder, togekspeditør og fører er på norsk.

For overføring av diagnosedata fra tog anvendes kommersielle mobilnett.

2.3.13 System for automatisk hastighetsovervåkning

Strekning med fjernstyring og strekning med ERTMS har automatisk hastighetsovervåkning, og tog må være utstyrt med ombordutstyr for hastighetsovervåkning for å kunne kjøre på strekningene.

- **På strekning med fjernstyring:** ATC = Automatic Train Control
- **På strekning med ERTMS:** ETCS = European Train Control System

2.3.13.1 ATC

ATC er den del av signalanlegget på strekning med fjernstyring som overvåker togets hastighet og aktiverer togets bremsers dersom hastigheten overstiges. ATC kan være FATC (fullstendig hastighetsovervåkning) eller DATC (delvis hastighetsovervåkning). DATC har funksjonalitet begrenset til kjøring mot hovedsignal i «Stopp», hastighet over første sporveksel i innkjørtogveien, enkelte hastigheter over avvikende sporveksler i utkjørtogvei, samt eventuelle midlertidige hastighetsnedsettelse innkodet i baliser utlagt for formålet.

Omtrent 90 prosent av alle ATC-strekninger har delvis ATC-utrustning (DATC).

Omtrent 10 prosent av alle ATC-strekninger har fullstendig ATC-utrustning (FATC).

Strekningsoversikt for ATC – jf. [vedlegg 2.3.13 System for automatisk hastighetsovervåking](#).

2.3.13.2 ERTMS Nivå 2 (ETCS)

På strekninger med ERTMS Nivå 2 mottar toget kjøretillatelse og hastighetsprofil fra sikringsanlegget via GSM-R. I normal kjøremodus (FS/OS) tillater ikke systemet tog å kjøre uten at kjøretillatelse er mottatt av toget. Toget bremses automatisk hvis tillatt hastighet overskrides. Dersom toget skulle passere kjøretillatelsens slutt punkt (EoA), vil toget bremses til stopp.

FS = Full Supervision (Full overvåkning)

OS = On-Sight (På sikt)

EoA = End of Authority (Sluttpunkt for kjøretillatelse)

Strekningsoversikt for ERTMS – jf. [vedlegg 2.3.13.2 Kommunikasjon for ERTMS](#).

2.3.13.2.1 Togdeteksjon

For å hindre feil på akseltellere må kun tog som er kompatible med ERA/ERTMS/033281 brukes.

For spesifikke tekniske kompatibilitetskrav mellom tog og akseltellersystem henvises det til [Teknisk Regelverk del Rolling Stock 8.4.2.6 Axle counter systems](#) og videre til TS 50238-3.

2.3.13.2.2 Diagnostisering

Bane NOR har til hensikt om å anvende diagnosedata fra tog i forbindelse med målrettet og effektiv drift og vedlikehold av infrastruktur for økt tilgjengelighet. Implisitt innebærer dette deling av data om kjøretøy med Bane NOR. Les mer i [Avtale om sportilgang \(AST\) Vedlegg 2: Trafikkdata til Bane NOR](#).

2.4 Restriksjoner på trafikken

2.4.1 Jernbaneinfrastruktur til spesielle formål

Jf. jernbaneforskriften § 8-8.

2.4.1.1 Gardermobanen

Begrensninger i Romeriksporten

Det tillates ikke framføring av godstog med farlig gods i Romeriksporten når det er persontog i tunnelen.

Begrensninger i kulvert på Gardermoen stasjon

Godstog skal ikke planlegges framført gjennom kulvert på Gardermoen stasjon (Oslo Lufthavn) i den årlige ruteplanen. Framføringen av godstog skal være til minst mulig hinder for annen togtrafikk fastsatt i ruteplanen.

2.4.1.2 Østfoldbanen – Østre linje

Strekningen Ski – Mysen – Sarpsborg ble fra 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 tillates fremført på denne strekningen.

2.4.2 Miljømessige restriksjoner

2.4.2.1 Støy

Støyrestriksjoner følger av alminnelig norsk lovgivning, jf. særlig naboloven, forurensningsloven og plan- og bygningsloven.

Nærmere bestemmelser om støyrestriksjoner og andre miljøvilkår er inntatt i [AST punkt 10.2.6.3 Støy](#).

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

Av hensyn til våre naboer, for å redusere støy, krever Bane NOR at tog med Eco-modus aktiverer denne ved hensetting. Om behov for å avvike fra kravet, må det avklares med Bane NOR. I forbindelse med at det søkes om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy vil oppfyllelse av støykrav være relevant, jf. kapittel 3.4.1.

Forskrift om grenseverdier for støy

lovdata.no 

2.4.2.2 Utslipp fra toaletter

Det er ikke tillatt å bruke åpne toalettsystemer i jernbanekjøretøy – jf. [jernbanekjøretøysforskriften](#) .

2.4.2.3 Miljømessige farer

2.4.2.3.1 Rasutsatte strekninger

På grunn av topografien i Norge er deler av banenettet utsatt for ulike former for ras- og skredhendelser. Det er størst fare for hendelser ved økt beredskapsnivå som følge av uvær med mye nedbør. Regional skredvarsling på varsom.no  og lokal skredvarsling for banestrekninger gir indikasjon på faren for hendelse.

[Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet \(SJN\)](#)  lister opp de mest rasutsatte strekningene.

På disse strekningene må det kjøres med sikthastighet hvis togradio roamer til Telenor. På de mest utsatte strekninger er det installert rasvarslingsanlegg – jf. [vedlegg 2.4.2.3.1 Rasutsatte strekninger](#).

2.4.2.3.2 Dyrepåkjørsler

I landdistriktene kan det til visse tider forekomme hyppige påkjørsler av dyr på sporet. Primært dreier det seg om elg og reinsdyr – jf. [vedlegg 2.4.2.3.2 Dyrepåkjørsel](#).

2.4.2.3.3 Vindutsatte strekninger

Oversikten viser der det har blitt målt kraftigst vind (fra nærmeste værstasjon), og som ligger mindre enn 20 km fra jernbanen. Det må tas hensyn til dette ved sikring av last.

Rapport om vindutsatte strekninger i Norge

Last ned rapporten fra Bane NORs Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet (SJN).

[Rapport om vindutsatte strekninger i Norge](#) 

2.4.3 Farlig gods

Det er ingen restriksjoner med unntak av de som er nevnt i kapittel 2.4.4 under.

2.4.4 Tunnelrestriksjoner

- Det tillates ikke transport av «FARLIG GODS», iht. RID forskrift, fareklasser 1–9 i Romeriksporten når det er persontog i tunnelen.
- Godstog skal ikke planlegges framført gjennom kulvert på Gardermoen stasjon (Oslo Lufthavn) i den årlige ruteplanen. Framføringen av godstog skal være til minst mulig hinder for annen togtrafikk fastsatt i ruteplanen.

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

Tunneler lengre enn 2 km – jf. [vedlegg 2.4.4 Tunneler](#).

2.4.5 Brorestriksjoner

Bane NOR har ingen brorestriksjoner.

Bane NOR har to broer med særskilte bestemmelser for togpassering: Skansen og Nidelven klappebroer, begge underlagt Trondheim stasjon.

Togtrafikk har prioritet fremfor skipstrafikk. Veiledende åpningstider for skipstrafikken annonseres lokalt i dagspressen etter at ruteplan og lokal skifteplan er utarbeidet og iverksatt av Bane NOR.

Bruåpningstider for Trondheim havn

trondheimhavn.no 

2.5 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 Bane NOR som en del av årlig og operativ kapasitetsfordeling, jf. kapittel 4.3.

På strekning med togmelding hvor stasjoner 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 årlig og operativ kapasitetsfordeling.

2.6 Utvikling av infrastruktur

Oversikt over planlagte infrastrukturtiltak og behov for sportilgang for de nærmeste fire årene finnes på Bane NORs side [Banetekniske planforutsetninger](#).

For oversikt over utvikling av infrastruktur på lang sikt henvises det til

- [Jernbanesektorens handlingsprogram 2018–2029](#) 
- [Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2022–2033, St. meld. 20 \(2020–2021\)](#) .

3 Tilgangsbetingelser

3.1 Innledning

Jf. jernbaneforskriften kapittel 2.

Lover og forskrifter

Norske lover og forskrifter som gjelder jernbane er tilgjengelige på statens jernbanetilsyns nettsted, sjt.no. Enkelte av lovene og forskriftene er oversatt til engelsk. Disse oversettelsene er ikke offisielle.

Øvrige norske lover og forskrifter er tilgjengelig på lovdata.no.

sjt.no 

lovdata.no 

3.1.1 Strekningsvise tilgangsbestemmelser

3.1.1.1 COTIF

Norge er tilsluttet Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF), jf. COTIF-loven.

CIM-linjer: Alle jernbanelinjer på det norske jernbanenettet.

CIV-linjer: Alle jernbanelinjer på det norske jernbanenettet.

[Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail](#) 

([COTIF](#))  har oppdaterte lister over alle jernbane- og fergelinjer hvor CIM og CIV kommer til anvendelse ved internasjonal jernbanetransport.

3.1.1.2 TEN – det transeuropeiske konvensjonelle jernbanesystemet

Den norske delen av det transeuropeiske konvensjonelle jernbanenettet omfatter følgende baner:

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

3.2 Generelle tilgangsbetingelser

Jf. jernbaneforskriften kapittel 2.

3.2.1 Betingelser for å søke om infrastrukturkapasitet

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

- Jernbaneforetak som har tilgang til å trafikkere det norske jernbanenettet under forutsetning av at foretaket har lisens og sikkerhetssertifikat for den aktuelle type transport og strekning.

Virksomheter som kan få tilgang til å trafikkere kjørevei som er del av det norske jernbanenettet, kan også søke om infrastrukturkapasitet. Formålet er å legge til rette for at mulige jernbaneforetak som er i prosess for å få lisens og sikkerhetssertifikat, skal kunne delta i kapasitetsfordelingsprosessen. Bane NOR tillater at slike virksomheter kan søke om ruteleier. For at søknaden skal tas hensyn til når ruteplanen fastlegges, kan Bane NOR kreve at virksomheten sannsynliggjør at den vil ha fått tillatelse innen høringsfrist for utkast til ruteplan, jf. kapittel 4.5.

- Jernbaneforetak og andre søkere – et jernbaneforetak eller en internasjonal sammenslutning av jernbaneforetak eller fysiske eller juridiske personer, for eksempel vedkommende myndigheter i henhold til forordning (EF) nr. 1370/2007 og utskipere, speditører og operatører innenfor kombinert transport, som har en allmennyttig eller forretningsmessig interesse av å bli tildelt infrastrukturkapasitet, jf. jernbaneforskriften § 1-7 bokstav p).

Slik tillatelse kan gis enten når prosess for årlig kapasitetsfordeling starter, eller når søknad om ruteleier må sendes før det er avklart hvilket jernbaneforetak som skal utøve trafikken.

En søker som ikke er et jernbaneforetak, må utpeke et jernbaneforetak som skal utføre kjøringen og som skal inngå eller har inngått avtale med Bane NOR i henhold til jernbaneforskriften § 10-1. Fristen for å utpeke et jernbaneforetak er 30 dager før planlagt avgangstid fra utgangsstasjon.

I henhold til jernbaneforskriften § 8-1 (2) er det forbudt å overdra tildelt kapasitet til andre eller til annen type transporttjeneste. Når et jernbaneforetak utfører en transporttjeneste på vegne av en søker som ikke er et jernbaneforetak, skal det ikke anses som en overdragelse.

3.2.1.1 Adgang til å ta plass i førerrom

Personale som utfører visitasjon/befaring av strekning for Bane NOR, skal i nødvendig utstrekning gis adgang til førerrom. Bane NOR kan ikke kreve slik adgang dersom jernbaneforetaket, som følge av krav i lov eller forskrift, eller interne rutiner som implementerer krav i lov eller forskrift, må avvise dette.

Jernbaneforetaket 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).

Bane NOR 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 Bane NOR skal få et realistisk bilde av siktforholdene for lokomotivpersonalet.

3.2.1.2 Bane NORs hovedbedriftsansvar

Jf. arbeidsmiljøloven kapittel 2.

Når flere arbeidsgivere samtidig driver virksomhet på samme arbeidsplass, kan arbeidstakerne bli 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 for jernbanevirksomhet:

- Når personell ansatt hos jernbaneforetaket utfører arbeidsoppgaver i tilknytning til strekninger Bane NOR forvalter, er Bane NOR å anse som hovedbedrift. Eksempelvis gjennomfører Bane NOR strekningsbefaringer med foretakene.
- Hovedbedriftsansvaret for deler av Bane NORs jernbanenett, som utgjør en naturlig del av terminaler, verksted- og skifteområder, og der det ikke foregår ordinær person- og godstrafikk, tilligger virksomheten som er ansvarlig for hovedaktiviteten på området.
- Hovedbedrift på godsterminaler er den virksomhet som har flest arbeidstakere på terminalen, eller den virksomheten som er ansvarlig for hovedaktiviteten på terminalområdet. I tvilstilfelle vektlegges også hvilken virksomhet som har styringsrett, eventuelt over-/underordningsforhold som måtte være etablert.

3.2.2 Hvem som har tilgang til å trafikkere jernbanenettet

Jf. jernbaneforskriften § 2-1.

Etter jernbaneforskriften § 2-1 har jernbaneforetak rett til tilgang til jernbanenettet, med de begrensninger som følger av bestemmelsen og jernbaneforskriften § 2-2. Retten til å trafikkere jernbanenettet forutsetter videre at jernbaneforetaket har lisens og sikkerhetssertifikat etter lisensforskriften, samt at jernbaneforetaket oppfyller alle andre krav Bane NOR stiller for å trafikkere jernbanenettet.

For å kunne utøve tilgangsrettigheter på jernbanenettet må jernbaneforetaket være tilknyttet en felles bransjeforening som spesifisert av Jernbanedirektoratet (JDIR), jf. jernbaneforskriften § 2-1 (4).

Tilgangen omfatter også nødvendig transport av kjøretøy på jernbanenettet, samt testkjøring og kjøring i forbindelse med opplæring, jf. jernbaneforskriften § 2-1 (2).

3.2.3 Lisens

Jf. jernbaneforskriften kapittel 12.

Lisens etter jernbaneforskriften kapittel 12 utstedes av Statens jernbanetilsyn (SJT). Se under for kontaktinformasjon.

3.2.4 Sikkerhetssertifikat

Jf. sikkerhetsforskriften kapittel 5.

Sikkerhetssertifikat etter sikkerhetsforskriften utstedes av ERA eller SJT.

Kontakt Statens jernbanetilsyn

✉ E-post

post@sjt.no

📍 Adresse

Nettsted: sjt.no [🔗](#)

3.2.5 Forsikringsplikt

Jf. jernbaneforskriften § 12-6.

Jernbaneforetaket skal være tilstrekkelig forsikret eller ha tilstrekkelig 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 eller garantien må som minimum ha en dekning på 4500 G (folketrygdens grunnbeløp) per skadetilfelle.

Bane NOR krever at forsikringen eller garantien skal være tilstrekkelig til å dekke det ansvar jernbaneforetaket og andre som foretaket svarer for kan komme i overfor Bane NOR, herunder for skader på infrastruktur, opprydding etter driftsuhell, rekvisisjon og berging samt brannslukking.

Bane NOR er forsikret i det private forsikringsmarkedet.

3.3 Generelle forretningsbetingelser

3.3.1 Rammeavtale

Jf. jernbaneforskriften kapittel 7 og forskrift 8. juli nr. 2363 om gjennomføring av forordning (EU) 2016/545 om fremgangsmåter og kriterier med hensyn til rammeavtaler for tildeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet.

Jernbaneforetak og andre søkere av infrastrukturkapasitet kan søke om å inngå rammeavtale med Bane NOR om bruk av infrastrukturkapasitet for et lengre tidsrom enn en ruteplanperiode, jf. jernbaneforskriften § 7-1. Enhver rammeavtale må oppfylle vilkårene i jernbaneforskriften kapittel 7 og forskriften om gjennomføring av forordning (EU) 2016/545. Av hensyn til en effektiv utnyttelse av kapasiteten på jernbanenettet har Bane NOR en restriktiv praksis når det gjelder å inngå slike rammeavtaler.

Bane NOR melder enhver ny eller revidert rammeavtale til SJT innen fire uker etter avtaleinngåelse, jf. jernbaneforskriften § 7-1 (2).

Bane NOR benytter RailNetEurope (RNE) sin rammeavtalemal.

Last ned RNEs mal for rammeavtale

[↓ RNE Standard Framework Agreement version 2005](#)

(PDF 263,78 KB)

3.3.2 Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST)

Jf. jernbaneforskriften § 10-1.

AST er den eneste avtalen jernbaneforetak må inngå med Bane NOR for å få levert den minste pakken med tjenester, jf. jernbaneforskriften § 4-1 – jf. kapittel 5.2.2.

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

Gjeldende AST er tilgjengelig i vedlegg [3.3.2 Avtale om sportilgang og bruk av tjenester](#). Utskrift kan også bestilles ved henvendelse til Bane NORs postmottak.

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 jernbaneforetak rett til å benytte tjenester Bane NOR stiller til disposisjon til jernbaneforetakene og som er omfattet av jernbaneforskriften §§ 4-2, 4-4 og 4-5, samt rett til adgang frem til disse tjenestene. For bruk av andre tjenester som Bane NOR yter, og som faller utenfor virkeområdet til jernbaneforskriften og AST, må det inngås særskilt avtale med Bane NOR.

For tilgang til og tjenester i andres serviceanlegg må jernbaneforetaket henvende seg til den som driver serviceanlegget. Tilgang til spor som Bane NOR forvalter frem til andres serviceanlegg er en del av den minste pakken med tjenester, jf. [AST punkt 9.1.1](#).

Kontakt Bane NOR

✉ E-post

postmottak@banenor.no

3.3.3 Krav til andre søkere enn Jernbaneforetak

Andre søkere enn jernbaneforetak som søker om infrastrukturkapasitet trenger ikke inngå kontrakt eller lignende med Bane NOR eller andre for å søke om infrastrukturkapasitet hos Bane NOR, men de må følge den prosess som Bane NOR har etablert og få etablert tilgang i Bane NORs systemer mv. før de søker om infrastrukturkapasitet. Bane NOR gir kun tilgang til søkere som oppfyller krav til å være søker etter jernbaneforskriften § 1-7 bokstav p).

Følgende vilkår stilles til søkere for bruk av tildelte ruteleier:

- For å benytte tildelt infrastrukturkapasitet må søker utpeke et eller flere jernbaneforetak som skal utføre togframføringen, jf. jernbaneforskriften § 8-2 første ledd.
- Innen 30 dager før togframføringen påbegynnes må søker skriftlig informere Bane NOR om hvilket jernbaneforetak som skal utføre togframføringen. Dersom flere enn ett jernbaneforetak skal utføre togframføringen, må søker også innen samme frist gi skriftlig informasjon til Bane NOR om hvilke/hvilket jernbaneforetak som skal utføre togframføring knyttet til hvert enkelt ruteleie (30 dager før den enkelte togframføring).
- Dersom søker bytter jernbaneforetak må søker skriftlig meddele Bane NOR om byttet, senest 30 dager før byttet skjer.
- Jernbaneforetaket som skal utføre togframføringen må ha inngått Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST) med Bane NOR før togframføringen påbegynnes, samt oppfylle øvrige krav som stilles til å fremføre tog på Bane NORs infrastruktur, jf. AST punkt 10.1.
- Infrastrukturavgifter og avgifter for andre jernbanerelaterte tjenester skal betales av jernbaneforetaket som utfører togframføringen.
- Jernbaneforetaket som skal utføre togframføringen skal betale reservasjonsavgift etter jernbaneforskriften § 6-7 for kapasitet som er tildelt, men som ikke brukes. Dersom søker ikke har utpekt et jernbaneforetak til å utføre togframføringen må søker betale reservasjonsavgiften.
- Søker er solidarisk ansvarlig for et hvert krav Bane NOR får mot det jernbaneforetaket som er utpekt til å gjennomføre togframføringen, herunder krav som utspringer fra mislighold av forpliktelser etter AST eller krav som bygger på alminnelige erstatningsregler.
- Dersom søker ikke oppfyller krav som følger av lov eller forskrift, eller ikke oppfyller vilkår Bane NOR har stilt som ligger til grunn for fordelingen av ruteleiet, kan Bane NOR tilbakekalle ruteleiet. AST punkt 11 fjerde, femte, sjette og syvende avsnitt gjelder tilsvarende for søker.

Bane NOR kan stille ytterligere vilkår til søkere begrunnet i den aktuelle togframføringen. Slike ytterligere vilkår skal komme frem av beslutningen om tildelingen av ruteleier som meddeles søker.

3.3.4 Generelle vilkår og betingelser

Generelle vilkår og betingelser Bane NOR stiller for bruk av det norske jernbanenettet går frem av AST, jf. [vedlegg 3.3.2 Avtale om sportilgang og bruk av tjenester](#).

Bane NOR benytter ikke European General Terms and Conditions (EGTC).

3.4 Spesifikke tilgangsbetingelser

3.4.1 Tillatelse til å ta i bruk kjøretøy – retningslinjer

SJT gir tillatelse til å ta i bruk kjøretøy, jf. [samtrafikkforskriften](#) .

Nasjonale tekniske krav til kjøretøy følger av [kjøretøyforskriften](#) .

Informasjon om prosessen fås ved henvendelse til SJT.

Kjøretøy som Bane NOR benytter, enten det gjelder egne kjøretøy eller innleide maskiner som benyttes i forbindelse med oppdrag som utføres for Bane NOR, må i tillegg ha Bane NOR-vognkort med gyldig Bane NOR Teknisk kontrollfrist (BN TKF) som utstedes av Bane NOR.

Kontakt Statens jernbanetilsyn

✉ E-post

post@sjt.no

📍 Adresse

Nettsted: sjt.no 

3.4.1.1 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».

Slik bestiller du nøkler

Nøkler rekvireres hos Bane NOR, send e-post til logistikk@banenor.no.

Bestillingen skal inneholde følgende informasjon:

- bestilling av CTC nøkler – «F-nr. 708 690 840»
- bestillers firmanavn
- bestillers kundenummer hos Bane NOR (eller «ny kunde»)
- bestillers referanse
- kontaktperson (navn og telefon)
- antall nøkler
- fakturaadresse
- leveringsadresse.

Nøklerne kan utleveres ved: Bane NORs Sentrallager, Aurvegen 13, 2030 Nannestad.

Bestiller må kvittere for mottatt CTC-nøkler og plikter å levere disse tilbake når behovet opphører. Tap av CTC-nøkler meldes til Bane NOR.

3.4.1.2 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 det at alle tog utstyres med gassmasker for gass- og røykvern. Persontog bør utstyres med to sett gass- og røykvernutstyr, og hvor et sett plasseres på trekkaggregatet til bruk for fører og et sett plasseres sammen med togets øvrige beredskapsutstyr til bruk for togets øvrige ombordpersonale. I enheter med to førerrom bør det finnes ett sett med utstyr i tilknytning til hvert av førerrommene.

3.4.2 Godkjennelsesprosess for togpersonale

Førere skal ha førerbevis utstedt av en nasjonal sikkerhetsmyndighet og et sertifikat utstedt av jernbaneforetaket. Bane NOR har ikke ansvar for opplæring eller godkjenning av førere, ombordpersonell eller skiftepersonell.

Krav som er relevant for førere, følger av [førerforskriften](#) . Krav som er relevant for ombordpersonell og skiftepersonell følger av opplæringsforskriften og TSI-OPE.

3.4.3 Spesialtransporter

Spesialtransport defineres tilsvarende som i UIC-brosjyre 502-1, artikkel 1.3. Bane NOR benytter UIC-definisjonen.

Bane NOR beslutter hvorvidt en spesialtransport kan tillates fremført og i tilfelle på hvilke vilkår. Håndtering av spesialtransporter er beskrevet i kapittel 4.7.3.4.4 Farlig gods.

Transport av farlig gods er regulert i forskrift om landtransport av farlig gods, herunder ADR/RID.

3.4.5 Testkjøring

Testkjøring av kjøretøy krever tillatelse fra Statens jernbanetilsyn, jf. [kjøretøyforskriften](#) .

Kontakt Statens jernbanetilsyn

✉ E-post

post@sjt.no

📍 Adresse

Nettsted: [sjt.no](https://www.sjt.no) 

4 Kapasitetsfordeling

4.1 Innledning

Jf. jernbaneforskriften kapittel 8, 9 og 10.

Dette kapitlet beskriver Bane NORs prosess for fordeling av kapasitet for ruteleier og tjenester samt Bane NORs eget behov for sportilgang for drift, vedlikehold og nybygging av jernbaneinfrastruktur. Med fordeling av tjenester menes tjenester etter kapittel 5.3 og 7.3.

Kunde og marked, Ruteplan er eier og fagansvarlig for prosess Fordele infrastrukturkapasitet (kapasitetsfordelingsprosessen).

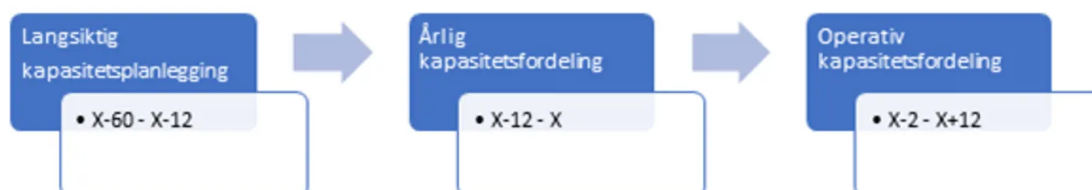
Bane NORs beslutninger om å fordele infrastrukturkapasitet er enkeltvedtak. Dette gjelder både ved fordeling av infrastrukturkapasitet til jernbaneforetak og til andre søkere enn jernbaneforetak.

4.1.1 Aktører involvert i kapasitetsfordelingsprosessen

- RailNetEurope (RNE) – fastlegger datoene for ruteplanperioden.
- Bane NOR – i egenskap av kapasitetsfordelingsmyndighet.
- One Stop Shop (OSS) – kan bistå jernbaneforetak i spørsmål knyttet til søknad om infrastrukturkapasitet. Jf. Kap. 1.6.2.
- Jernbaneforetak og andre søkere.
- Statens jernbanetilsyn (SJT) – klageorgan for Bane NORs kapasitetsfordelingsprosess.

4.1.2 Aktiviteter og tidslinje for kapasitetsfordelingsprosessen

Proessen starter fem år før en ny ruteplanperiode iverksettes (også kalt «X-60», som angir antall måneder), og består av gjentakende aktiviteter for planlegging og tildeling av infrastrukturkapasitet.



Figur 1: Prosess fordele infrastrukturkapasitet
Bane NOR

4.2 Generell beskrivelse av prosessen

4.2.1 Langsiktig kapasitetsplanlegging

4.2.1.1 Kapasitetsutredning

Bane NOR skal gjennomføre kapasitetsanalyser og utarbeide kapasitetsforbedringsplaner, både for interne utredningsoppdrag og forskriftspålagte utredningsoppgaver.

Hensikten er blant annet å vurdere:

- om ny eller endret jernbaneinfrastruktur gir tilstrekkelig kapasitet
- konsekvens for kapasitet/robusthet ved endring av rute og/eller kjøretøy
- konsistens og fullstendighet for forventede/planlagte togtilbud
- tiltak for optimalisering av kapasitet i forbindelse med anleggsgjennomføring (faseplaner)
- konsekvens for energiforsyning/banestrøm ved endringer i infrastruktur, rutemodeller og kjøretøy

4.2.1.2 Kapasitetsplanlegging

Bane NOR skal koordinere behov for sportilgang for drift, vedlikehold og bygging av ny jernbaneinfrastruktur og jernbaneforetaks innmeldte behov for rutemodeller og/eller ta i bruk nye typer kjøretøy.

Hensikten er å standardisere kvalitetssikring og koordinering av behov for endring av eksisterende grunnruter/-modeller, fremtidig infrastrukturkapasitet og/eller tilpasset jernbaneinfrastrukturkapasitet for nye typer kjøretøy.

Planleggingen skal starte senest 60 md. (X-60) før oppstart av prosessen for årlig kapasitetsfordeling. Innmeldte kapasitetsbehov er ikke bindende i planleggingsfasen, men skal sikre god kvalitet på innmeldte kapasitetsbehov.

Det skal jevnlig avholdes dialogmøter mellom Bane NOR og søkere, eventuelt andre eksterne aktører, slik at innspill til den årlige kapasitetsfordelingsprosessen er vurdert og har tilfredsstillende kvalitet.

4.2.1.3 Mulighetsstudier

Bane NOR tilbyr å gjennomføre mulighetsstudier for søkere som ønsker opplysninger om endringer til ruteplanen, forventet framføringstid for spesifikke togslag eller mellom bestemte relasjoner, teknisk kompatibilitet mellom togmateriell og jernbaneinfrastruktur mv.

For at Bane NOR skal kunne gjennomføre en mulighetsstudie, må bestiller av studien kontakte Bane NOR for å avtale behov for nødvendige opplysninger.

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

Søkers forespørsel om mulighetsstudie anses ikke som en søknad om infrastrukturkapasitet. Meddelt resultat av mulighetsstudien binder ikke Bane NOR i kapasitetsfordelingsprosessen. Rute basert på resultatet av mulighetsstudien skal søkes om på vanlig måte.

Bane NOR gir søker mulighet til å verifisere hvorvidt nytt kjøretøy kan kjøres på jernbanenettet gjennom å simulere kjøring av kjøretøyet i et dataverktøy.

4.2.1.4 Kjøretidsberegning for (nye) typer av kjøretøy

Bane NOR kan på forespørsel beregne kjøretider for ulike nye materielltyper. Bane NOR har de relevante opplysningene om traseen som skal trafikkeres. Oppdragsgiver må stille kjøretøyspesifikke opplysninger til rådighet, herunder:

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

- Lengde av materiell
- Retardasjonsegenskaper
- Hastighetsbegrensninger for materiellet

Kontakt Bane NOR

✉ E-post

ruteplan@banenor.no

4.2.2 Årlig kapasitetsfordeling

Aktiviteter for å koordinere og fordele infrastrukturkapasitet i den årlige kapasitetsfordelingen.

Årlig kapasitetsfordeling foregår etter krav gitt i lover og forskrifter samt retningslinjer beskrevet i dette dokument.

Tabell 1: Oversikt over hovedaktiviteter ved årlig kapasitetsfordeling

Faser	Aktivitet	Ansvarlig	Når
-------	-----------	-----------	-----

Oppdatere planforutsetninger (Forberedelsesfase – X-12–X-9)	Varsel om oppstart av den årlige kapasitetsfordelingsprosessen. Varselet er å anse som et supplement til Network Statement.	Leder Ruteplan, Trafikk	12 md.
	Åpne BEST-L for innlegging av søknader	Fagansvarlig plansystemer BEST-L, Trafikk	10 md.
	Avholde oppstartmøte med jernbaneforetakene, ansvarlig infrastruktur og ansvarlig for trafikkstyring. Hovedtemaer for møtet er: • gjennomgang av forutsetninger som ligger til grunn for søknader og tildeling av infrastrukturkapasitet • tidsplan for gjennomføring av prosessen	Leder Årlig kapasitetsfordeling Ruteplan, Trafikk	9 md.
Fordele infrastrukturkapasitet (Konstruksjonsfase – X-8–X-3 ½)	Motta søknader fra jernbaneforetakene og andre søkere innen fastsatt frist (ved midnatt andre mandag i april). Etter ordinær frist mottas søknader som behandles etter at ruteplanen er fastlagt.	Leder Årlig kapasitetsfordeling Ruteplan, Trafikk	8 md.
	Konstruere ruteleier basert på mottatte søknader og sammenstille disse til et utkast til ny ruteplan.	Leder Årlig kapasitetsfordeling Ruteplan, Trafikk	8–5 md.
	Oversende utkast til ny ruteplan til alle eksterne og interne aktører for høring. Høringsperioden er fire (4) uker.	Leder Årlig kapasitetsfordeling Ruteplan, Trafikk	5 md.
	Motta og vurdere høringskommentarer. Ved behov revidere utkast til ny ruteplan.	Leder Årlig kapasitetsfordeling Ruteplan, Trafikk	4 1/2 md.
	Avholde dialogmøte (ruteplanmøte) med alle aktører for gjennomgang av generelle kommentarer fra høringen.	Leder Årlig kapasitetsfordeling Ruteplan, Trafikk	4 md.
	Motta og vurdere eventuelle kommentarer etter at dialogmøtet er gjennomført.	Leder Årlig kapasitetsfordeling Ruteplan, Trafikk	3 1/2 md.

Iverksette ruteplan (Iverksettelsesfase – X-3–X-2)	Ruteplanen skal fastsettes en gang hvert kalenderår. Dette er fastlegging av tildelte ruteleier, både nasjonale og grenseoverskridende, samt kapasitet som er reservert for arbeid i spor (TCR) for neste ruteplanperiode.	Leder Ruteplan, Trafikk	3 md.
	Den fastlagte ruteplanen kvalitetskontrolleres og overføres til definerte datagrensesnitt for publisering. Behandling av søknader etter ordinær frist avsluttes og oppdatert ruteplan publiseres.	Leder Årlig kapasitetsfordeling Ruteplan, Trafikk	1 md.

4.2.3 Operativ kapasitetsfordeling

Operativ kapasitetsfordeling behandler søknader om midlertidige eller varige endringer av ruteplanen, detaljering av og iverksettelse av banetekniske planforutsetninger samt fordeling av restkapasitet. Kapasiteten fordeles i den rekkefølge søknadene mottas.

Søknader om infrastrukturkapasitet i Operativ kapasitetsfordeling skal sendes inn i Bane NORs system for søknader i operativ kapasitetsfordeling (BEST-K).

Ved oppstått behov for midlertidig endring av ruteplanen innen samme driftsdøgn, skal søknad rettes direkte til togleder og ikke sendes i BEST-K.

Tabell 2: Oversikt over hovedaktiviteter ved operativ kapasitetsfordeling

Nummer	Aktivitet	Utførende
1	Motta søknad fra jernbaneforetak om midlertidige endringer i ruteplanen (BTP)	Operativ ruteplanlegger/togleder
2	Motta søknad fra infrastrukturforvalter om arbeid i og ved spor (BTP)	Operativ ruteplanlegger/togleder
3	Motta søknad fra jernbaneforetak om restkapasitet	Operativ ruteplanlegger/togleder
4	Motta søknad fra infrastrukturforvalter om restkapasitet	Operativ ruteplanlegger/togleder
5	Koordinere søknader, utarbeide og distribuere kunngjøringer	Operativ ruteplanlegger/togleder

4.2.4 Krav til søknadene

1. Søknad om ruteleier i Årlig kapasitetsfordeling skal sendes inn i Bane NORs system for søknader i årlig kapasitetsfordeling (BEST-L) i henhold til fastsatte frister som er vist i kapittel 4.5.1.5 Tidsplan for kapasitetsfordelingsprosessen.
2. Søknader om kapasitet for tjenester og serviceanlegg skal vedlegges søknaden i eget skjema, se vedlegg [4.2.4.1 Søknadsskjema om infrastrukturkapasitet](#).
3. Planer for sportilgang for drift, vedlikehold og bygging av ny jernbaneinfrastruktur (BTP) skal legges inn i Bane NORs system for oversikt over planer for arbeid i spor (ARBIS) i henhold til fastsatte frister som er vist i kapittel 4.5.1.5 Tidsplan for kapasitetsfordelingsprosessen.
4. [Path Coordination System \(PCS\)](#)  er et web-basert kommunikasjonsverktøy utviklet for å optimere koordineringen av ruter i internasjonal trafikk. Verktøyet kan benyttes kostnadsfritt. Som medlem av den internasjonale sammenslutningen av infrastrukturforvaltere, RailNetEurope (RNE), er Bane NOR forpliktet til å bruke verktøyet i det internasjonale ruteplanarbeidet dersom det er registrert søknader i dette. Grenseoverskridende trafikk (inkludert norsk strekning) kan søkes i dette verktøyet.

RailNetEurope (RNE) har definert internasjonale korridorer for godstrafikk. For disse korridorene blir det utarbeidet forhåndsplanlagte ruteleier som publiseres i PCS 11. januar 2021. Disse ruteleiene kan kun søkes ved å bruke PCS. Søknadsfristen er den samme som for nasjonale ruteleier. Informasjon finnes på [scanmedfreight.eu](#) .

Ytterligere informasjon om internasjonalt samarbeid og koordinering av søknader om infrastrukturkapasitet, se kapittel 1.6–1.7.

4.2.5 Krav til innhold i søknad om ruter

Søknader skal ha form av et komplett forslag til rute. For at Bane NOR skal kunne verifisere og/eller konstruere ruten, må søknaden inneholde den minimumsinformasjon som er nødvendig, spesifisert i tabellen under.

Tabell 3: Oversikt over minimumsinformasjon i søknad om ruter

Informasjon	Persontog	Tomtog	Godstog	Løslokomotiv
Tognummer [1]	x	x	x	x
Togslag	x	x	x	x
Togtype	x			
Linjenummer [2]	x			
Produktkode [3]	x		x	
Kjøredager/datoer	x	x	x	x
Kjørestrekning, fra-til	x	x	x	x

Avgangs-/ankomsttid	x	x	x	x
Foreslått avgangstid fra utgangsstasjon, eventuelt foreslått ankomsttid til endestasjon dersom dette skal prioriteres.				
Stoppmønster og -aktiviteter	x	x	x	x
• med minimum behov for oppholdstid				
Foreslått sted for personalbytte	x	x	x	x
• med minimum behov for oppholdstid				
Type kjøretøy	x	x	x	x
Behov for assistanselokomotiv	x	x	x	
Angi strekning				
Bestemmende kjørehastighet	x	x	x	x
Togstørrelse	x	x	x	x
• Pt. – antall togsettenheter og total lengde i meter				
• Gt. – tilkøpset togvekt, total lengde i meter og aksellast				
Foreløpig materiellturnering	x	x	x	x
Dokumentasjon om tillatelse til å bruke ny type kjøretøy	x	x	x	x
Behov for terminalkapasitet, herunder			x	
Behov for hensettingskapasitet	x	x	x	x
Behov for tilgang til øvrige tjenester og serviceanlegg [4]	x	x	x	x

[1] Tognummer tildeles av Bane NOR dersom det ikke er angitt i søknaden.

[2] Linjenummer – se tabell i kapittel 4.2.5.3.

[3] Produktkode – se tabell i kapittel 4.2.5.4.

[4] Hvis behovet gjelder sted, som på søknadstidspunktet mangler togvarmeanlegg, bør dette fremheves spesielt og bestilles særskilt til ruteplan@banenor.no.

Bane NOR kan etter søknadsfristen for den årlige kapasitetsfordelingen ta kontakt med søker dersom søknaden anses å være feil eller ufullstendig. Ved slike henvendelser er det viktig at søker svarer raskt for å unngå forsinkelse i tildelingsprosessen. Dersom det ikke svares innen fristen som angis i henvendelsen, kan Bane NOR etter en påminnelse om svar avslå hele eller deler av søknaden om ruteleier.

4.2.5.1 Bruk av spesielt kjøretøy

- Ved bruk av spesielt kjøretøy (demonstrasjonsmateriell, damplokomotiver mv.) må det i tillegg opplyses om kjøretøyets ytelse i stigninger.
- Ved behov for «teknisk opphold» underveis (for smøring, visitasjon, vannfylling eller lignende) skal det angis behov for varighet samt største avstand mellom de tekniske oppholdene målt i kilometer.

4.2.5.2 Innfasing av nytt kjøretøy

Dersom nytt kjøretøy skal settes inn i en rute og dette kjøretøyets ytelse eller kapasitet er en forutsetning for at en slik rute kan kjøres, skal godkjennelse av kjøretøy og tekniske data foreligge senest ved søknad om infrastrukturkapasitet. Alternativt skal jernbaneforetaket synliggjøre at prosess for å få tillatelse er i gang og at slik tillatelse vil foreligge innen ruteplanen fastlegges.

I de tilfeller nytt kjøretøy er ment å skulle erstatte annet kjøretøy i eksisterende ruter, anbefales jernbaneforetaket å søke om infrastrukturkapasitet tilpasset både eksisterende og nytt kjøretøy.

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

4.2.5.3 Linjenummer

Tabell 4: Linjenummer

Linjenummer	Strekning
F1	Oslo–Stockholm
F4	Bergen–Oslo
L4	Bergen–Arna
R40	Bergen–Myrdal
R45	Myrdal–Flåm
F5	Stavanger–Oslo
L5	Stavanger–Egersund
R50	Nelaug–Arendal
R55	Notodden–Porsgrunn
F6	Trondheim–Oslo
R60	Hamar–Trondheim
R65	Dombås–Åndalsnes
F7	Trondheim–Bodø
R70	Steinkjer–Støren

R71	Trondheim–Storlien
R75	Bodø–Rognan
F8	Narvik–Luleå/Stockholm
R80	Narvik–Abisko/Kiruna
RE10	Lillehammer–Drammen
RE11	Eidsvoll–Skien
RE15	Oslo S–Skien
R12	Eidsvoll–Kongsberg
R13	Dal–Drammen
R14	Kongsvinger–Asker
L1	Lillestrøm–Spikkestad
RE20	Oslo S–Halden/Gøteborg
R21	Stabekk–Moss
R22	Skøyen–Mysen/Rakkestad
R23	Oslo S–Ski (Follobanen)
L2	Stabekk–Ski
RE30	Gjøvik–Oslo S
R31	Jaren–Oslo S
FLY1	Oslo S–Oslo Lufthaven (Gardermoen)
FLY2	Drammen–Oslo Lufthaven (Gardermoen)

4.2.5.4 Produktkoder

Tabell 5: Produktkoder

Kode	Kodebeskrivelse	Definisjon
A1	Andre industritog	Andre industritog (flybensin, syretog, propan, militærtransport og lignende)
A2	Arbeidstog og transporttog	Arbeidstog og transporttog – bestilt av Bane NOR
A3	Godstog	Godstog bestilt av Bane NOR
H1	OSL GAR	Tilbringertransport til Oslo Lufthavn Gardermoen
K1	Kombi- og vognlasttog	Kombi- og vognlasttog
M1	Malm og mineraler	Malm og mineraler
P1	Andre Pt	Andre persontog (Flåmsbana, tog til/fra Sverige)
T1	Trafikpakke 1 / SB	Trafikpakke 1/Sørlandsbanen
T2	Trafikpakke 2 / Nord	Trafikpakke 2/Nord
T3	Trafikpakke 3 / BB	Trafikpakke 3/Bergensbanen
T4	Østlandet 1	Direktetildelt trafikavtale Østlandet 1

T5	Østlandet 2	Direktetildelt trafikkavtale Østlandet 2
Tn	Øvrige Pt. avtalt med JDIR	Øvrige persontog avtale med JDIR og som JDIR betaler for
W1	Tømmer- og flistog	Kombinerte tømmer- /flistog (inneholder vogner for både tømmer og flis)
W2	Tømmer	Rene tømmer tog
W3	Flis	Rene flistog

4.2.6 Krav til innhold i søknad for serviceanlegg

Søknad om infrastrukturkapasitet for serviceanlegg skal sendes inn i Bane NORs system for søknader i årlig kapasitetsfordeling (BEST-L) i henhold til fastsatte frister som er vist i 4.5.1.5 Tidsplan for kapasitetsfordelingsprosessen.

For at Bane NOR skal kunne fordele infrastrukturkapasitet til serviceanlegg, må søknaden inneholde den minimumsinformasjon som er nødvendig, spesifisert i tabellen under.

Tabell 6: Oversikt over minimumsinformasjon i søknad om infrastrukturkapasitet for serviceanlegg

Type serviceanlegg	Krav til innhold i søknad
Stasjoner for passasjerer	Stoppmønster og -aktiviteter, med minimum behov for oppholdstid (se kap. 4.2.5)
Godsterminaler	Se vedlegg 4.2.4.1 Søknadsskjema om infrastrukturkapasitet
Tømmerterminaler	Se vedlegg 4.2.4.1 Søknadsskjema om infrastrukturkapasitet
Skiftestasjoner	Se vedlegg 4.2.4.1 Søknadsskjema om infrastrukturkapasitet
Hensettingsspor	Se vedlegg 4.2.4.1 Søknadsskjema om infrastrukturkapasitet
Vedlikeholdsanlegg/Verksted	Se vedlegg 4.2.4.1 Søknadsskjema om infrastrukturkapasitet
Andre tekniske anlegg	Ikke relevant
Havneanlegg	Se vedlegg 4.2.4.1 Søknadsskjema om infrastrukturkapasitet
Avlastningsanlegg	Avtales med operativ trafikkstyring etter behov
Påfyllingsanlegg for drivstoff	Se vedlegg 4.2.4.1 Søknadsskjema om infrastrukturkapasitet

Bane NOR kan etter søknadsfristen for den årlige kapasitetsfordelingen ta kontakt med søker dersom søknaden anses å være feil eller ufullstendig. Ved slike henvendelser er det viktig at søker svarer raskt for å unngå forsinkelse i tildelingsprosessen. Dersom det ikke svares innen fristen som angis i henvendelsen, kan Bane NOR etter en påminnelse om svar avslå hele eller deler av søknaden om infrastrukturkapasitet for serviceanlegg.

4.3 Midlertidige kapasitetsbegrensninger

4.3.1 Generelle prinsipper

Jf. jernbaneforskriften, vedlegg IV.

4.3.1.1 Kapasitetsbegrensninger som påvirker trafikken

Bane NOR publiserer kjente midlertidige kapasitetsbegrensninger i henhold til vedlegg IV i jernbaneforskriften. Disse kapasitetsbegrensningene utgjør en del av forutsetningene for kapasitetsfordelingsprosessen, bl.a. når det gjelder fremkommelighet og hastigheter på jernbanenettet. Innmeldte behov binder ikke Bane NOR i kapasitetsfordelingsprosessen.

Endelig behov for sportilgang skal søkes på ordinær måte i årlig kapasitetsfordeling. Dersom en kapasitetsbegrensning forårsaker sporbrudd mellom to stasjoner/terminaler på opprinnelig strekning oppfordres søkerne som vil fremføre tog mellom disse stasjonene/terminalene til å søke om ruter på alternativ banestrekning.

Samtlige søknader om infrastrukturkapasitet og tjenester i operativ kapasitetsfordeling (ad hoc) skal være tilpasset fastlagt plan for midlertidige kapasitetsbegrensninger. TCR er den europeiske forkortelsen for midlertidige kapasitetsbegrensninger, og Bane NOR har valgt å adoptere denne forkortelsen for å gjøre informasjonen om midlertidige kapasitetsbegrensninger mer lesbar. I den etterfølgende teksten vil altså TCR bety midlertidige kapasitetsbegrensninger.

4.3.1.2 Kategorisering av midlertidige kapasitetsbegrensninger, TCR-er

Det finnes ulike kategorier av midlertidige kapasitetsbegrensninger, som beskrevet i tabellen nedenfor.

Tabell 7: Kategorisering av TCR-er

TCR-kategori	Sammenhengende dager	Påvirkning på trafikken Andel trafikkvolum som kanselleres, omdirigeres eller erstattes med andre transportformer
TCR med svært stor påvirkning	>30 sammenhengende dager	>50 % av beregnet trafikkvolum på strekningen / stasjonen / terminalen
TCR med stor påvirkning	>7 sammenhengende dager	>30 % av beregnet trafikkvolum på strekningen / stasjonen / terminalen
TCR med middels påvirkning	≤7 sammenhengende dager	>50 % av beregnet trafikkvolum på strekningen / stasjonen / terminalen
TCR med liten påvirkning	≤ 1 dag	>10 % av beregnet trafikkvolum på strekningen / stasjonen / terminalen

4.3.2 Tidspunkter og informasjon til søker

Samrådsperiode (M-12) for gjennomgang av innmeldte midlertidige kapasitetsbegrensninger gjennomføres i perioden 20.12.22–15.02.23.

Dialogmøter for gjennomgang av kommentarer gjennomføres i perioden 15.02.23–15.03.23.

Bane NOR kunngjør resultat av samråd og dialogmøter 10.04.23. Etter 10.04.23 kan TCR-kategoriene «svært stor» og «stor» påvirkning som er publisert i Bane NORs elektroniske system for oversikt over banetekniske planforutsetninger (ARBIS) kun endres i dialog med berørte søkere.

Bane NOR gjennomfører samråd for midlertidige kapasitetsbegrensninger med middels og liten påvirkning på trafikken i henhold til tidsplanen i avsnitt 4.5 – kommentarer gis i [ARBIS](#).

Midlertidige kapasitetsbegrensninger publiseres i [ARBIS](#), i henhold til punkt 8 i vedlegg IV til jernbaneforskriften.

4.3.2.1 Tidsplan for behandling av midlertidige kapasitetsbegrensninger, TCR-er

Tabell 8: Tidsplan for behandling av TCR-er

FOM	TOM	Prosess/Aktivitet
M-60	M-24	I perioden 60–24 måneder før oppstartdagen for kjente TCR-er med stor og svært stor påvirkning, skal Bane NOR konsultere berørte søkere om disse begrensningene.
	M-24	Senest 24 måneder før oppstartdagen for kjente TCR-er med stor og svært stor påvirkning, skal disse publiseres (for første gang).
M-60	M-18	Senest 18 måneder før oppstartdagen for kjente TCR-er med svært stor påvirkning, og som får konsekvenser for mer enn ett jernbanenett, skal Bane NOR koordinere disse med direkte berørte infrastrukturforvaltere og eventuelle andre infrastrukturforvaltere som kan bli berørt av omdirigering av tog.
M-60	M-13,5	Senest 13 måneder og 15 dager før oppstartdagen for kjente TCR-er med middels og stor påvirkning, og som får konsekvenser for mer enn ett jernbanenett, skal Bane NOR koordinere disse med direkte berørte infrastrukturforvaltere og eventuelle andre infrastrukturforvaltere som kan bli berørt av omdirigering av tog.
M-24	M-12	I perioden 24–12 måneder før oppstartdagen for kjente TCR-er med stor og svært stor påvirkning, skal Bane NOR konsultere berørte søkere om disse begrensningene.
	M-12	Senest 12 måneder før oppstartdagen for kjente TCR-er med stor og svært stor påvirkning, skal disse publiseres for andre gang.
M-12	M-6,5	Når Bane NOR, senest 6 måneder og 15 dager før oppstartdagen for TCR-er med liten påvirkning, blir klar over disse, skal Bane NOR konsultere berørte søkere om de forventede TCR-ene og oppdatere disse.
	M-4	Senest 4 måneder før oppstartdagen for TCR-er med liten påvirkning, skal endringene til ruteplanen formidles til persontogforetak.
	M-1	Senest 1 måned før oppstartdagen for TCR-er med liten påvirkning, skal endringene til ruteplanen formidles til godstogforetak.

Når TCR-er med stor og svært stor påvirkning, publiseres for første gang, og disse berører mer enn ett jernbanenett, skal Bane NOR drøfte disse med berørte

infrastrukturforvaltere, interesserte søkere og de største berørte driverne av serviceanlegg. Dette for å bidra til å forberede ruteplaner, inkludert tilbud om alternative ruter. Drøftingen kan utelates dersom det er enighet mellom søkerne og infrastrukturforvalterne om at dette ikke er nødvendig.

Når TCR-er med stor og svært stor påvirkning publiseres for første gang, skal Bane NOR konsultere søkere og de største berørte driverne av serviceanlegg om disse kapasitetsbegrensningene. Når Bane NOR og berørte infrastrukturforvaltere ved M-18 og M-13,5 skal koordinere TCR-er med stor og svært stor påvirkning og som påvirker mer enn ett jernbanenett, skal infrastrukturforvalterne konsultere på nytt med søkerne og de største berørte driverne av serviceanlegg etter koordineringen og før andre gangs publisering av kapasitetsbegrensningene.

Bane NOR skal gi detaljene om de tilbudte ruteleiene for persontog senest fire måneder, og for godstog senest en måned, før oppstartdagen for TCR-ene. Dette gjelder for alle TCR-kategorier. Bane NOR og de berørte søkerne kan bli enige om kortere frister.

4.3.2.2 Kriterier for omdirigering ved midlertidige kapasitetsbegrensninger med svært stor påvirkning

Samrådet for å utarbeide en foreløpig plan for å fordele foreløpig kapasitet på strekning med midlertidig kapasitetsbegrensning legger ulike typer togtjenester til grunn. Hvilke typer togtjenester som benyttes ved fordeling av foreløpig kapasitet baseres på siste søknader og eventuelle prioriteringer (overbelastet strekning) som er lagt til grunn i inneværende ruteplanperiode.

De typer togtjenester som benyttes er Pt (persontog), Gt (godstog), Tt (tomtog) og L (løsløk).

Ved kapasitetsbegrensninger som gir svært stor påvirkning på trafikken vil Bane NOR også ta hensyn til relevante faktorer for, så langt som mulig, å tilgodese søkers behov og minimere de negative konsekvensene av begrensningen. Ved en eventuell reduksjon av trafikken tar Bane NOR hensyn til kriteriene under.

Gjeldende plan

Gjeldende plan viser hvor mye trafikk som kjøres på aktuell strekning/stasjon/terminal. Hensikten er å sikre at de ulike typene trafikk ivaretas når kapasiteten reduseres. Utgangspunktet er gjeldende plan, eventuelt komplettert med kunnskap om utvikling av togtilbudet. Det antall tog som kan kjøres reduseres på en slik måte at transportbehovet dekkes i et begrenset omfang. Dette innebærer også at den tilgjengelige kapasiteten kan fordeles ulikt gjennom døgnet og uken. Fordelingen koordineres med søkere for å oppnå enighet.

Hensyn til erstatningstrafikk

En annen faktor som må hensyntas er muligheten for å erstatte tog med alternativ transport. Det kan f.eks. være:

- erstatte persontog med buss eller annen alternativ transport
- henvise reisende til neste/annet tog
- omdirigere tog via andre banestrekninger
- omlasting av gods til andre transportere
- tidligere- og senerelegging av trafikk

Tidsfølsomhet for ulike typer trafikk

En tredje faktor er hvor tidskrisiske enkelte transportere er. Det gjøres en vurdering av en eventuell forlenget kjøretid når transporten ikke kan fremføres som ordinært.

Vurderingene gjøres ut fra

- tidsfølsomhet for reisende når reisetiden forlenges, enten ved at tog erstattes med buss eller at reisende henvises til neste/annet tog
- at gods ikke kan fremføres i det hele tatt
- at transporttiden for gods blir forlenget og at gods blir ødelagt
- at transporten ikke når en viktig forbindelse for videretransport

Prioriteringen mellom ulike togtyper kan variere over døgnet.

I de tilfeller der det ikke oppnås enighet i kapasitetsfordelingsprosessen vil Bane NOR legge til grunn å benytte gjeldende modell for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleier.

4.3.3 Planlegging og tilrettelegging for alternativ transport

Bane NOR har ansvar for å tilrettelegge stasjonene for alternativ transport og ansvar for å tildele jernbaneforetakene kapasitet og arealer på stasjonene for gjennomføring av alternativ transport.

Jernbaneforetakene skal melde inn kjente ønsker for tilrettelegging på stasjonene for kommende ruteplanperiode innen fristen for innspill til 2. høringsrunde av banetekniske planforutsetninger. Innmeldingene gjøres i [ARBIS](#) og skal knyttes til den enkelte ARBIS-ID.

Ønsker for tilrettelegging på stasjonene som oppstår underveis i ruteplanperioden eller ikke var kjent ved 2. høringsrunde av BTP skal meldes inn løpende, men senest 3 måneder før avvikets start, til kundelogistikk@banenor.no.

Planer for gjennomføring av alternativ transport for brudd som går over minimum 48 timer skal være distribuert fra Bane NOR til jernbaneforetaket senest 1 måned før bruddet, og fastlagt av Bane NOR 7 dager før.

Bane NOR tildeler kapasitet og arealer på de stasjoner der flere jernbaneforetak gjennomfører alternativ transport fra når ruteplan og banetekniske planforutsetninger for kommende år fastlegges.

4.4 Virkninger av rammeavtaler

Jf. jernbaneforskriften kapittel 7 og Network Statement kapittel 3.3.1.

Ut over gjeldende rammeavtale beskrevet i kapittel 4.4.1 inngår Bane NOR for tiden ikke rammeavtaler.

4.4.1 Virkninger på Gardermobanen (strekningen Etterstad–Gardermoen)

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

For strekningen Etterstad–Gardermoen inngikk Jernbaneverket i år 2000 en avtale med Flytoget hvorefter Flytoget 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 1. januar 2030. Bane NOR trådte inn i Jernbaneverkets forpliktelser etter avtalen 1. januar 2017.

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

4.5 Kapasitetsfordelingsprosessen

Jf. jernbaneforskriften kapittel 8, 9 og 10.

4.5.1 Årlig kapasitetsfordeling

R24 gjelder fra og med 10.12.2023 til og med 14.12.2024 og kapasiteten fordeles for hele perioden. Ruteplanen omfatter ruteleier (og tjenester) samt fastlagte planer for arbeid i spor.

Detaljert beskrivelse med milepeler (aktiviteter og tidsfrister) beskrives i kapittel 4.5.1.5 Tidsplan for kapasitetsfordelingsprosessen, og meddeles søkere og infrastrukturforvalteren før planprosessens start.

Det kan oppstå behov for tilpasning av omsøkte ruteleier for å konstruere en robust og punktlig ruteplan. Dette vil foregå i dialog med berørte søkere.

Oppstart av planprosess/prosess for årlig kapasitetsfordeling kunngjøres i eget brev til søkere.

4.5.1.1 Planforutsetninger i kapasitetsfordelingsprosessen

- Banetekniske planforutsetninger (BTP)
- Forhåndsplanlagte godstogsrouteleier (PaPs) for ScanMed RFC

4.5.1.2 Forhåndsplanlagte ruteleier for internasjonale korridorer

Jf. forskrift 17. februar 2014 nr. 190 om gjennomføring av forordning (EU) nr. 913/210 om et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig godstransport.

Senest elleve måneder før ruteplanperioden starter publiseres forhåndsplanlagte ruteleier – såkalte Pre-Arranged Paths (PaPs) for ScanMed RFC. De publiseres på [korridorens nettsted](#)  samt direkte i søknads- og koordineringsverktøyet PCS.

Korridorens forhåndsplanlagte ruteleier (PaPs) er et produkt som reserveres for internasjonal godstrafikk i den årlige ruteplanen. Ruteleiene er utarbeidet av infrastrukturforvaltere i samråd med korridororganisasjonen og bygger på en studie av transportmarkedet. Kapasiteten søkes om og tildeles direkte hos korridorens C-OSS-funksjon.

Da disse PaPs-rutene har en særskilt prioritet mot endringer i kapasitetsfordelingsprosessen, kan det for internasjonal godstrafikk være fordelaktig å søke på disse.

4.5.1.3 Utkast til ruteplan

Søknader om ruteleier, planer for arbeid i spor og tjenester, både nasjonale og internasjonale, danner grunnlag for utarbeidelse av utkast til ruteplan.

Utkast til ruteplan inneholder kapasitetsbeskrivelse og oversikt over søkte tog, med eventuelle kommentarer.

Kapasitetsbeskrivelse

- Strekningskapasitet (grafisk rute)
- Sporkapasitet, herunder lokasjon for tildelt kapasitet for hensetting av kjøretøy i driftspauser
- Terminalkapasitet

Oversikt over søkte tog med eventuelle kommentarer

Slike kommentarer kan være:

- Avvisning av søkt infrastrukturkapasitet (med begrunnelse)
- Begrensning (tonnasje/lengde)
- Oppholdstider for personalbytte/laste- og lossetider
- Beskrivelse av eventuelle konflikter

Kapasitet for grensepasserende tog koordineres før utkast til ruteplan publiseres.

4.5.1.4 Beskrivelse av kommentarer til forslag til ruteplan

Generelle kommentarer

Overordnede kommentarer på en tildeling, f.eks. ikke konstruerte ruteleier eller komplette løsninger for en strekning eller togprodukt.

Kommentarer

En kommentar på forslaget kan gis på en tildeling som avviker fra søknaden. Kommentaren kan gis på et bestemt sted i togruten eller for togruten som helhet

Eksempel:

- Brutt forbindelse
- Avvikende referansepunkter
- Avgangs-/ankomsttider som avviker fra søknaden
- Kjøretid

Punktene under er ikke å anse som kommentarer:

- Endringer til opprinnelig søknad
- Nye tog
- Endringer av referansepunkter
- Økt vekt, lengde eller endring av kjøretøy som medfører at konstruert ruteleie ikke kan opprettholdes
- Tillegg av kjøredager (kvalitetssikring av kjøredager aksepteres)
- Ønske om endring av omsøkte tider

Ovenstående endringer håndteres som restkapasitet og innarbeides i fastlagt ruteplan så langt det er mulig.

Søkere som ønsker å trekke tilbake omsøkt infrastrukturkapasitet før ruteplanen fastlegges, kan gjøre dette gjennom dialog i BEST-L.

Merk: Dersom høringskommentarene medfører en interessekonflikt, starter en samordningsprosess.

4.5.1.5 Tidsplan for kapasitetsfordelingsprosessen

Tabell 9: Tidsplan for kapasitetsfordelingsprosessen

FOM.	TOM.	Prosess/Aktivitet
2022		
11.12.		Ruteplan R23 iverksettes.
22.12.		Seneste dato for kunngjøring av oppstart R24 – inkl. første forslag til BTP.
2023		
9.1.		Forhåndsplanlagte ruteleier (PaPs) for internasjonal godstrafikk R24 publiseres. Søkeperiode for infrastrukturkapasitet starter.
13.2.	17.2.	Tidlig dialog – enkeltmøter med søkere.
13.2.		Søkeperiode for ruteleier starter – BEST-L åpner.
16.3.		Oppstartmøte R24 med søkere for informasjon og dialog om forutsetningene for kommende ruteplanperiode.
11.4.		Siste dag for kommentarer til første forslag BTP R24.
11.4.		Siste dag for søknader om infrastrukturkapasitet for R24.
12.4.		Første dag for søknader om infrastrukturkapasitet og tjenester etter ordinær frist
12.6. *	16.6. *	Dialogmøter R24 med søkere før utkast til ruteplan.
3.7.		Utkast til ruteplan og oppdatert utkast til BTP for R24 publiseres.
3.7.	4.8.	Høringsperiode.
4.8.		Kommentarer til utkast til ruteplan og oppdatert utkast BTP R24 skal være Bane NOR i hende innen kl. 09.00.
4.8.	1.9.	Samordningsperiode.
14.8. og 15.8. *		Dialogmøter R24 med søkere for gjennomgang av høringskommentarer på utkast til ruteplan.
21.8.		Fastlegging av internasjonal trafikk søkt i PCS, inkludert forhåndsplanlagte ruteleier (PaPs) for internasjonal godstrafikk. Gjelder også nasjonale ruteleier som matetrafikk til/fra PaPs.
1.9.		Siste dag for å fremsette krav om tvisteløsning.
4.9.	15.9.	Tvisteløsningsperiode.
22.9.		Ruteplan og BTP R24 fastlegges.
25.9		Første dag for svar på søknader om infrastrukturkapasitet og tjenester etter ordinær frist

6.10		Siste dag for søknader om infrastrukturkapasitet og tjenester etter ordinær frist. Søknaden skal være Bane NOR i hende innen kl. 09.00.
16.10.		Ruteplan og BTP R24 publiseres.
17.10.		Første dag for søknad om ad hoc ruter for R24.
10.11.		Siste dag for å meddele jernbaneforetak som skal forestå transport der hvor infrastrukturkapasitet er søkt av andres søkere og ikke et jernbaneforetak.
10.12.		Ruteplan R24 iverksettes.
20.12.		Seneste dato for kunngjøring av oppstart R25.

* Datoer er avstemt med Trafikverket, men det kan komme endringer.

4.5.2 Søknader etter ordinær frist i årlig kapasitetsfordeling

Jf. jernbaneforskriften, vedlegg IV. punkt 3 og 6.

Bane NOR behandler søknader om ruteleie som er sendt etter den ordinære fristen og før ruteplanen åpnes for ad hoc-søknader. Slike søknader benevnes som sene søknader om ruteleie, eller Late Path Request (LPR). Informasjon om tidsfrister for søknader, behandling og tildeling av infrastrukturkapasitet og tjenester etter ordinær frist fremgår av tidsplanen i kapittel 4.5.1.5 Tidsplan for kapasitetsfordelingsprosessen.

Krav til innhold i søknadene er de samme som for søknader som sendes innen ordinær frist (Jf. kapittel 4.2.5 Krav til innhold i søknad om ruter). Søknadene skal sendes i BEST-L for nasjonal trafikk og i PCS for grenseoverskridende trafikk. Behandling av søknadene foretas i den rekkefølge de er sendt og starter tidligst dagen etter at ruteplanen er fastlagt.

Bane NOR utarbeider rutforslag, og dersom søker ikke aksepterer dette skriftlig, vil søknaden bli kansellert og det må sendes en ny søknad. Ved behandling av sene søknader kan det bli nødvendig å justere allerede tildelte ruteleier for å kunne tilby et nytt rutforslag. Endring av allerede tildelte ruteleier forutsetter at berørte søkere aksepterer endringen.

Behandling av sene søknader avsluttes fem virkedager før publiseringsdato for den årlige ruteplanen. Dette for at oppdatering og publisering av den fastlagte ruteplanen skal kunne åpnes for ad hoc-søknader innen fastsatt frist. Formell rutetildeling er bindende og vil bli håndtert på samme måte som ruteleier tildelt i fastleggelsen av ruteplanen.

4.5.3. Fordeling av restkapasitet (ad hoc søknader)

Jf. jernbaneforskriften § 8-7.

Behov for tjenester, søknader om ruteleier, arbeid i spor eller endring av planforutsetninger i gjeldende ruteplanperiode håndteres i Operativ kapasitetsfordeling. Ved behov skal Ruteplan konsulteres for avklaring av forutsetningene som gjeldende ruteplan er basert på.

Infrastrukturkapasitet (restkapasitet) fordeles i den rekkefølge søknader mottas. Bane NORs svarfrist er fem virkedager.

Kommunikasjonen i Operativ kapasitetsfordeling foregår normalt mellom jernbaneforetakenes transportledelse og Bane NOR, ved Operativ ruteplan. I driftsdøgnet vil Bane NORs kontaktpunkt være trafikkstyringssentralene.

Kontakt trafikkområder

✉ E-post

Trafikkområde Øst: rutekontor.oslo@banenor.no

Trafikkområde Øst: rkdrm@banenor.no

Trafikkområde Nord: rutekontor.trondheim@banenor.no

Trafikkområde Sør/Vest: rutekontor.bergen@banenor.no

4.5.3.1 Varsel om store og/eller kompliserte søknader

Ved store og/eller kompliserte søknader og/eller spesialtransporter avtales spesielle frister. Jernbaneforetak anbefales å varsle Bane NOR om søknaden i god tid selv om ikke alle detaljer er på plass. Mottatt varsel gir samme prioritet i forhold til fordeling av restkapasitet som ad hoc søknad.

Et varsel om ad hoc søknad om infrastrukturkapasitet bør inneholde følgende opplysninger:

- ca. dato/datoer toget/togene skal kjøres
- togslag
- hvilken/hvilke strekning(er) toget/togene skal kjøre
- behov for hensetting/parkering av kjøretøy

Kontaktpunkt – se kapittel 4.5.3 ovenfor.

Merk at det skal avtales egne frister for behandling av planlagte TCR-er. Ref. kapittel 4.3.2.1.

4.5.3.2 Bane NORs svar

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 Bane NOR i svaret også opplyse om et alternativt tidspunkt og ruteleie.

Bane NORs svar sendes i BEST-K.

I tillegg til svar til søker vil Bane NOR, når søknad imøtekommes, kunngjøre tildelt infrastrukturkapasitet i FIDO som beskrevet i Trafikkregler for jernbanenettet.

4.5.4 Samordningsprosess

Jf. jernbaneforskriften § 9-1.

Hensikten med samordning er å tilstrebe en ruteplan uten interessekonflikter, slik at alle søknader kan tilgodeses. Dersom det ikke er mulig å tilgode alle søknadene, skal infrastrukturforvalteren gjennomføre en samordning av søknadene, jf. jernbaneforskriften § 9-1.

Proessen gjennomføres på følgende måte:

Bane NOR tar først kontakt med søkere med felles interesser, for blant annet å få klargjort og dokumentert innholdet i søknadene og deres reelle behov for det omsøkte ruteleie.

Bane NOR innkaller deretter søkerne enkeltvis til et møte. Hvis partene er enige, kan det også innkalles til felles møte. Når all informasjon og dokumentasjon foreligger, utarbeider Bane NOR forslag til løsning hvor følgende prinsipper og kriterier legges til grunn:

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 Bane NORs forslag til samordning ikke er samstemt av partene, plikter Bane NOR å erklære strekningen for overbelastet, jf. jernbaneforskriften § 9-3, og deretter fordele infrastrukturkapasitet etter prioriteringskriterier, jf. jernbaneforskriften § 9-5.

Se [vedlegg 4.5.4 Metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling](#).

4.5.5 Tvisteløsningsprosess

Jf. jernbaneforskriften § 9-2.

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

Prosess med milepæler (tidsplan) meddeles søker og infrastrukturforvalter ved planprosessens start, dvs. 12 måneder før ny ruteplan iverksettes.

Når en strekning blir erklært overbelastet, vil Bane NOR fordele infrastrukturkapasitet etter retningslinjene som følger av kapittel 4.5.4.

4.5.5.1 Frist for å fremsette krav

Den nøyaktige fristen for å fremsette krav om tvisteløsning kommer frem av detaljert tidsplan som bekjentgjøres 12 måneder før iverksettelse av ruteplanen.

4.5.5.2 Kravets innhold og adresse – gjenpart

Kravet skal inneholde følgende elementer:

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

Kravet skal begrunnes og inneholde en beskrivelse av hvilken løsning søker mener tvisteløsningsprosessen bør munne ut i:

- for søker selv
- for den eller de andre søkere som vil få sin tildelte infrastrukturkapasitet endret dersom søkers krav imøtekommes

Kravet sendes Bane NOR, Kunde og marked, Ruteplan, som fordeler kopier av kravet til alle andre søkere som vil bli berørt. Kravet sendes per e-post til adressen under.

Kontakt Bane NOR



E-post

ruteplan@banenor.no

4.5.5.3 Andre søkers eventuelle handlingsplikt – frist

Søkere som vil få sin infrastrukturkapasitet endret dersom søkers klage imøtekommes, må innen to virkedager etter mottatt kopi av klage ha levert sitt eventuelle tilsva til første søkers klage til Bane NOR, Trafikk, Ruteplan.

Tilsvaret må henvise til og identifisere den opprinnelige klagen.

Kontakt Bane NOR

✉ E-post

ruteplan@banenor.no

4.5.5.4 Bane NORs behandling av kravet

Bane NOR vurderer kravet og eventuelle tilsvare og fatter sin beslutning på grunnlag av føringer gitt i lov, forskrift og Network Statement, samt krav og tilsvare.

Bane NORs beslutning skal være skriftlig og begrunnet. Beslutningen meddeles klager og øvrige søkere som har vært involvert i prosessen innen 10 virkedager etter at krav i henhold til kapittel 4.5.5 er mottatt.

Ellers gjelder forvaltningslovens regler om enkeltvedtak for IFs saksbehandling i forbindelse med beslutninger om tildeling av infrastrukturkapasitet, så fremt ikke annet følger av jernbaneforskriften.

4.5.5.5 Klage over Bane NORs beslutning – virkninger av slik klage

Jf. jernbaneforskriften § 11-3.

Bane NORs beslutninger om tildeling av infrastrukturkapasitet kan påklages til Statens jernbanetilsyn (SJT), jf. kapittel 1.4.3 som gir nærmere informasjon om klage til SJT. Slik klage har ikke oppsettende virkning.

Kontakt Statens jernbanetilsyn

✉ E-post

post@sjt.no

📍 Adresse

Nettsted: [sjt.no](https://www.sjt.no) 

4.5.6 Fastlagt ruteplan

Tildelt kapasitet kommer frem av fastlagt ruteplan som oversendes søkere og presenteres på Bane NORs hjemmeside.

Kapasiteten vises i form av:

- strekningskapasitet for tildelte ruteleier og tilgjengelig restkapasitet (grafisk rute)
- sporkapasitet, herunder lokasjon for tildelt kapasitet for hensetting av kjøretøy i driftspauser
- terminalkapasitet
- kapasitet reservert for arbeid i spor (ARBIS)

4.6 Overbelastet infrastruktur: definisjon, prioriteringskriterier og prosess

Jf. jernbaneforskriften kapittel 9.

4.6.1 Definisjon av overbelastet infrastruktur

Jf. jernbaneforskriften § 9-3.

4.6.2 Overbelastede strekninger (i Norge)

Følgende strekninger og knutepunkter er erklært overbelastet:

Oslo S

mellom kl. 06.30 og 09.00 og mellom kl. 15.00 og 17.30 på virkedager (mandag–fredag)

Oslo S–Lysaker

hele døgnet på virkedager (mandag – fredag).

Alnabru–Eidsvoll (Hovedbanen)–Trondheim–Bodø

hele døgnet alle dager

Lillestrøm–Kongsvinger

hele døgnet på virkedager (mandag–fredag)

Sandbukta–Moss (inkludert Moss stasjon)

mellom kl. 06.30 og 08.30 og mellom kl. 15.30 og 17.30 på virkedager (mandag–fredag)

Råde–Lisleby

mellom kl. 06.00 og 18.00 på virkedager (mandag–fredag)

Myrdal–Reimegrend

mellom kl. 10.00 og 12.00 mandag–lørdag i perioden 01.05.24–31.10.24

Kristiansand–Stavanger

følgende faste og bevegelige helligdager (datoer for R24): 2. juledag (26.12.23), 1. nyttårsdag (01.01.24), 2. påskedag (01.04.24) og 2.pinsedag (20.05.23)

4.6.3 Prioriteringskriterier (i tilfelle overbelastet infrastruktur)

Det følger av jernbaneforskriften § 9-5 at ved overbelastet infrastruktur skal følgende prioriteringskriterier benyttes:

1. tjenester som inngår i kontrakt med staten om offentlig tjenesteyting
2. nasjonal og internasjonal godstransport
3. bestemte typer trafikk på strekninger som nevnt i § 8-8 annet ledd
4. persontransport for øvrig
5. vedlikeholdsarbeider

Hvis det er søkt om mer infrastrukturkapasitet innenfor en prioriteringskategori etter jernbaneforskriften § 9-5 (1) enn det er kapasitet til eller det er søkt om flere ruteleier enn det er kapasitet til etter jernbaneforskriften § 9-5 (2), vil Bane NOR fordele infrastrukturkapasitet på en slik måte at den i størst mulig grad ivaretar transporttjenestens betydning for samfunnet i forhold til enhver annen tjeneste som utelukkes.

Hvis det oppstår konflikt som ovennevnte retningslinjer ikke imøtekommer, eller dersom en annen prioritering enn den som følger av jernbaneforskriften § 9-5 medfører en høyere samlet utnyttelse av den totale infrastrukturkapasitet, vil Bane NOR benytte metode for samfunnsøkonomisk modell for verdsetting av infrastrukturkapasitet, beskrevet i [vedlegg 4.5.4 Metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling](#). Resultatet av den samfunnsøkonomiske analysen vil tillegges stor vekt i evalueringen av hvilket alternativ som blir gitt prioritet.

4.6.4 Kapasitetsanalyse

Jf. jernbaneforskriften § 9-6.

4.6.5 Kapasitetsforbedringsplan

Jf. jernbaneforskriften § 9-7.

4.7 Spesialtransporter og farlig gods

4.7.1 Spesialtransporter

Søker 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.

Spesialtransporter er definert i [Ordliste](#).

4.7.1.1 Frister for søknad om spesialtransporter

Spesialtransporter skal i størst mulig utstrekning meldes inn i kapasitetsfordelingsprosessen dersom de på grunn av lastens størrelse eller andre

forhold kan få konsekvenser for infrastrukturkapasiteten på den aktuelle strekningen.

Søknad om spesialtransport utenom kapasitetsfordelingsprosessen sendes til Bane NOR, Spesialtransport.

For slike søknader må det forventes lengre saksbehandlingstid enn fem virkedager.

Kontakt Spesialtransport

✉ E-post

spesialtransporter@banenor.no

4.7.1.2 Hjelpesverktøy ved behandling av søknad om spesialtransport

Hjelpesverktøy ved behandling av søknad om spesialtransporter er en tilleggstjeneste, jf. kapittel 5.4.3.1.

4.7.2 Farlig gods

4.7.2.1 Farlig gods i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen

I kapasitetsfordelingsprosessen legger Bane NOR til grunn at alle godstog fører farlig gods.

4.7.2.2 Farlig gods ved togframføring

Jernbaneforetak skal informere Bane NOR om all transport av farlig gods i henhold til TJN kapittel 4.

4.8 Regler for håndtering av endringer etter infrastrukturkapasitet er tildelt

4.8.1 Regler for å modifisere tildelt infrastrukturkapasitet

Bane NOR behandler søknader om modifisering av tildelt infrastrukturkapasitet i operativ kapasitetsfordeling.

4.8.2 Regler for å endre tildelt infrastrukturkapasitet

Bane NOR behandler søknader om endring av tildelt infrastrukturkapasitet i operativ kapasitetsfordeling.

4.8.3 Regler for ikke-bruk av infrastrukturkapasitet

Jf. jernbaneforskriften §§ 9-4 og 10-2.

Om tildelt infrastrukturkapasitet ikke benyttes, kan dette tas med i betraktning ved senere tildeling av infrastrukturkapasitet. Dette kan medføre en lavere prioritering, eller at søkeren kan bli nektet tildeling. Bane NOR har rett til å trekke tilbake tildelt

infrastrukturkapasitet om søkeren ikke benytter infrastrukturkapasiteten i tilstrekkelig omfang. Søkeren skal gis rett til å uttale seg. Med tilstrekkelig omfang menes at tildelt infrastrukturkapasitet er benyttet mindre enn 80 prosent.

Dersom jernbaneforetaket i løpet av et tidsrom på en måned (31 kalenderdager) unnlater å benytte tildelt infrastrukturkapasitet, kan Bane NOR trekke tilbake den ubenyttede kapasiteten med fem virkedagers skriftlig varsel. Jernbaneforetaket skal gis rett til å uttale seg.

4.8.3.1 Tilbakelevering av ruteleier fra jernbaneforetak til Bane NOR

Når ruteleier tilbakeleveres til Bane NOR og refordelles i løpet av en ruteplanperiode, for eksempel som følge av at et jernbaneforetak legges ned, vil Bane NOR kunngjøre når slike ruteleier blir tilgjengelig, og sette frist for å søke på infrastrukturkapasiteten.

Frigitt infrastrukturkapasitet søkes på som ad hoc-søknad. Bane NOR vil gjennomføre en prosess for tildelingen som innebærer at alle søkere som har interesse av å bruke infrastrukturkapasiteten får lik mulighet for å søke om denne. Følgende prinsipper og kriterier gjelder for slike tildelinger:

- Søkere reelle behov for ruteleier, enten basert på inngåtte avtaler om transporttjenester, eller basert på søkers utsikt til å inngå slike avtaler. Dette kriteriet vektlegges 30 prosent.
- Kort- og langsiktige konsekvenser av tildelingen, der det blant annet legges vekt på forutsigbarhet for brukerne av transporttjenester og et robust og stabilt togtilbud. Dette kriteriet vektlegges 30 prosent.
- En best mulig utnyttelse av infrastrukturen, herunder blant annet i hvilken grad tidligere tildelte ruteleier har blitt benyttet. Dette kriteriet vektlegges 20 prosent.
- Miljøhensyn, herunder blant annet energieffektivt togmateriell. Dette kriteriet vektlegges 20 prosent.

I tilfelle av søknadskonflikt, vil Bane NOR:

- foreta en objektiv gjennomgang og vurderinger av opplysninger og dokumentasjon mottatt i tilknytning til de respektive søknadene, herunder hente inn dokumentasjon eller på annen måte søke å få verifisert udokumenterte opplysninger fremlagt av søkerne, særlig dersom opplysningene er av sentral betydning for beslutningen om fordeling
- utarbeide dokumentasjon under saksbehandlingen som redegjør for hvilke vurderinger som ligger til grunn for tildelingen
- gi en skriftlig begrunnelse til søkerne om Bane NORs beslutning om tildeling og hvor det kommer frem at tildeling er foretatt i henhold til de oppstilte prinsippene og kriteriene for tildeling, herunder hvilke vurderinger som ligger til grunn for tildelingen

4.8.4 Regler for avbestilling av infrastrukturkapasitet

Jf. jernbaneforskriften § 6-7.

Avbestillinger av tildelt infrastrukturkapasitet eller «ikke-bruk», ilegges reservasjonsavgifter etter kapittel 5.6.1.

4.9 Timetabling Redesign (TTR) for Smart Capacity Management

4.9.1 Mål for Kundefokusert kapasitetsfordeling (TTR)

RNE og FTE, støttet av ERFA, jobber med et prosjekt kalt TTR hvor ambisjonen er å harmonisere kapasitetsfordelingsprosessene i Europa. Bane NOR deltar aktivt i prosjektet og kaller dette kundefokusert kapasitetsfordeling.

Målet med TTR er å tilrettelegge for en optimal utnyttelse av jernbaneinfrastrukturen og styrke kapasitetsfordelingsprosessens evne til å møte markedets behov for forutsigbarhet og tilgjengelig kapasitet for transport av personer og gods.

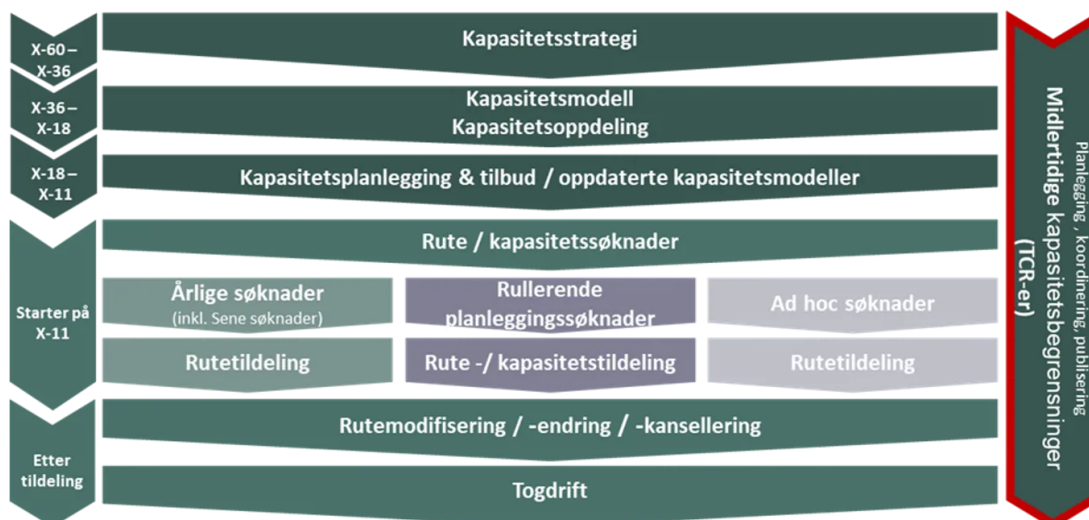
Detaljert informasjon om TTR-prosjektet

[Timetable Redesign for Smart Capacity Management](#) 

[Forum Train Europe – TTR](#) 

4.9.2 Elementer i kundefokusert kapasitetsfordeling (TTR)

Kundefokusert kapasitetsfordeling (TTR) er bygget på følgende elementer. De viktigste er beskrevet i nærmere detalj nedenfor.



Figur 2: Nøkkelelementer i kundefokusert kapasitetsfordelingsprosess (TTR)

- Kapasitetsstrategi (X-60 til X-36 måneder): Kapasitetsstrategien er det første trinnet i den kommende kapasitetsfordelingsprosessen.
- Hovedmålet med kapasitetsstrategien er å gi en innledende oversikt over fremtidig tilgjengelig infrastrukturkapasitet, midlertidige kapasitetsbegrensninger i infrastrukturen, fremtidig forventet kapasitetsbehov, trafikkplanleggingsprinsipper og fremtidig trafikkflyt.
- Bane NOR, som infrastrukturforvalter, vil involvere infrastrukturforvaltere i naboland og søkerne for innspill til fremtidige kapasitetsbehov. Arbeidet med kapasitetsstrategi skal resultere i et strategidokument som publiseres og som vil bli brukt som grunnlag for utarbeidelse av kapasitetsmodell.
- Kapasitetsmodell (X-36 til X-18 måneder) med kapasitetsoppdeling: Kapasitetsmodellen gir en mer detaljert beskrivelse av behovsprognosen og fordelingen av kapasitet i den årlige planleggingen, rullerende planlegging*, midlertidige kapasitetsbegrensninger samt restkapasitet (der dette er tilgjengelig). Søkerne har mulighet til å gi innspill til kapasitetsmodellen ved å melde inn kapasitetsbehovene sine, og de kan komme med tilbakemeldinger om den foreslåtte kapasitetsoppdelingen.
- Internasjonal harmonisering av midlertidige kapasitetsbegrensninger: Midlertidige kapasitetsbegrensninger er vedlikehold, fornyelse eller bygging av infrastruktur, eller andre bruksbegrensninger som påvirker den tilgjengelige kapasiteten på en strekning.

Rullerende planlegging vil foreløpig ikke implementeres.

4.9.3 Implementering

TTR skal etter planen implementeres til ruteplanperiode R25, forutsatt at endringene er i samsvar med gjeldende regelverk.



Figur 3 : Oversikt over stegene i implementeringsprosessen av TTR.

Les mer om kundefokusert kapasitetsfordeling (TTR) og last ned kapasitetsstrategien på banenor.no.

Kontakt Bane NOR

✉ E-post

ruteplan@banenor.no

4.10 Capacity Allocation Principles for the RFCs

Prinsipper for kapasitetsfordeling i godskorridorene (Rail Freight Corridors/RFC) tilsluttet OneStopShop (C-OSS) er beskrevet på RNEs nettsted.

Kapasitetsfordeling i godskorridorene

Last ned Prinsipper for kapasitetsfordeling i godskorridorene fra rne.eu.

[Capacity Allocation Principles for the Rail Freight Corridors \(pdf\)](#) 

5 Tjenester og priser

5.1 Innledning

Jf. jernbaneforskriften kapittel 4 og 6.

I dette kapittelet beskrives hvilke tjenester Bane NOR tilbyr sine kunder, og til hvilke priser. Kapittelet er strukturert på samme måte som oversikten over tjenester i jernbaneforskriften kapittel 4, med unntak av tjenester i serviceanlegg som omtales i Network Statement del 7. Tjenestene er inndelt i følgende kategorier:

- den minste pakken med tjenester
- tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse
- tilleggstjenester
- ekstratjenester

Jernbaneforetakenes bruk av tjenestene er regulert av Bane NORs til enhver tid gjeldende standardvilkår. Disse standardvilkårene kommer frem av [AST, vedlegg 1 Standardvilkår](#).

I tillegg til disse tjenestene leverer Bane NOR en rekke andre tjenester til jernbaneforetakene. Mer informasjon om dette er gitt i kapittel 5.5.6, men informasjonen utgjør ikke en rettslig bindende forpliktelse for Bane NOR. Bane NOR bestemmer hvilke av disse andre tjenestene som til enhver tid skal tilbys. For at et jernbaneforetak skal ha rett til å bruke slike andre tjenester, må det følge av en særskilt avtale mellom Bane NOR og jernbaneforetaket.

Bane NOR er i gang med å revidere deler av avgiftsordningen, blant annet avgifter basert på direkte kostnader, som etter planen skal innføres med virkning fra 2024.

Høringsvedleggene om grunnpris, påslag og Oslo Economics' rapport kan lastes ned fra [vedleggsiden til Network Statement 2024](#).

5.2 Prisprinsipper

Jf. jernbaneforskriften kapittel 6 og forskrift 7. august 2021 nr. 2361 om gjennomføring av forordning (EU) 2015/909 om metode og nærmere regler for beregning av kostnader som oppstår som en direkte følge av den enkelte tjenesten (forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2015/909).

5.2.1 Innledning

Bane NOR priser sine tjenester med grunnlag i jernbaneforskriften kapittel 6 og forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2015/909.

5.2.2 Den minste pakken med tjenester

Bane NOR priser den minste pakken med tjenester med grunnlag i:

- a. avgifter basert på direkte kostnader, jf. jernbaneforskriften 6-2 (1) og forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2015/909
- b. kapasitetsavgift, jf. jernbaneforskriften § 6-2 (2)
- c. påslag på infrastrukturavgifter, jf. jernbaneforskriften § 6-3
- d. rabatter, jf. jernbaneforskriften § 6-4

Bane NOR fastsetter med hjemmel i jernbaneforskriften § 6-1 (1) alle ovenstående prislelementer.

Tilgang fra og til Bane NORs hovedspor, og til og fra serviceanlegg, er marginalkostnadspriset på samme måte som den minste pakken med tjenester. Dette gjelder uavhengig av hvem som driver serviceanlegget.

I tillegg har Bane NOR følgende ordninger som knytter seg til den minste pakken med tjenester:

- a. Ytelsesordning etter jernbaneforskriften § 6-6
- b. Reservasjonsavgifter etter jernbaneforskriften § 6-7

5.2.3 Tilgang til tjenester i serviceanlegg og tjenester i disse

Tilgang til tjenester i serviceanlegg og tjenester i disse er priset med grunnlag i jernbaneforskriften § 6-9 (3), jf. kapittel 7.

5.2.4 Tilleggstjenester og ekstratjenester

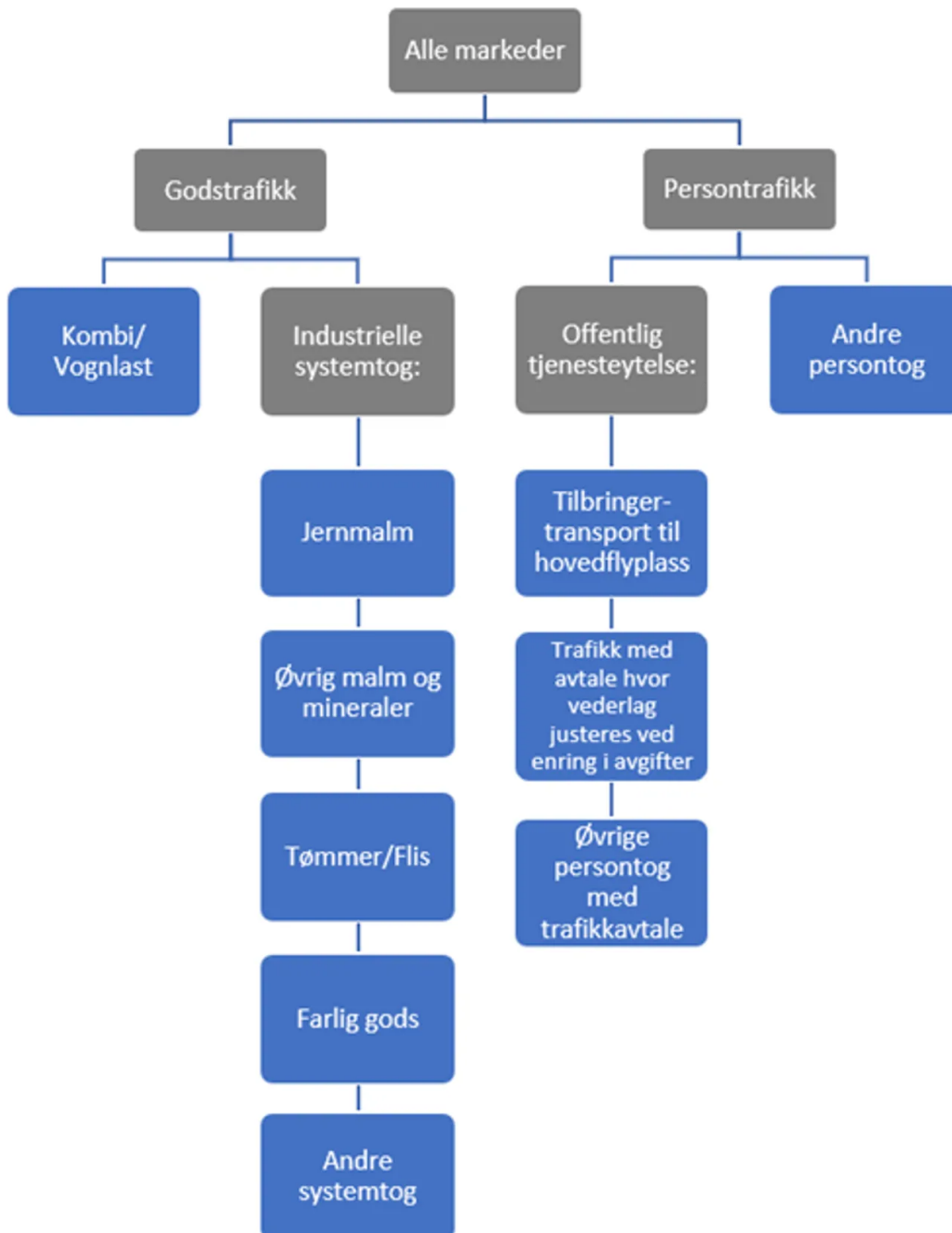
Tilleggstjenester og ekstratjenester er priset med grunnlag i jernbaneforskriften § 6-9 (4), jf. kapittel 5.4 og 5.5.

5.2.5 Liste over markedssegmenter

En liste over markedssegmenter er relevant for den delen av avgifter for den minste pakken med tjenester som er påslag på infrastrukturavgifter, jf. jernbaneforskriften § 6-3.

Det følger av jernbaneforskriften § 6-3 (4) at listen over markedssegmenter skal fremgå av nettveiledningen og at den skal revideres minst hvert femte år.

Følgende markedssegmenter er relevante for Bane NOR:



Figur 1: Markedssegmenter.

Bane NOR

Markedssegmenteringen er dokumentert i vedlegg [5.3.2.3 Påslag](#) og [5.2.5 Oslo Economics \(2022\) "Segmenter i persontrafikk og godstrafikk på norsk jernbane"](#). Først skilles det mellom godstrafikk og persontrafikk. For godstrafikk er det videre skilt mellom kombi/vognlast, hvor flere kunder (gjerne samlastere som representerer flere vareeiere) har gods på samme togtjeneste, og industrielle systemtog, hvor tjenesten som regel er innrettet mot én kunde og én bestemt type gods. Systemtransporten er igjen inndelt i fem segmenter basert på egenskaper ved markedene.

I tråd med regelverkets minimumskrav til segmentering skilles det mellom persontog som er omfattet av offentlig trafikkavtale, og andre persontog. Andre persontog er for eksempel turismebaserte tog uten trafikkavtale. For trafikk med avtale har vi følgende

segmenter: Tilbringertransport til hovedflyplass*, trafikk hvor vederlag kan justeres ved endring i avgifter, og øvrige persontog med trafikkavtaler. Tilbringer til hovedflyplass omfatter flytogproduktet. Noen persontog har samme stoppmønster og betjener til dels samme marked, men har trafikkavtale hvor avgiftsendringer kompenseres gjennom justering av vederlag. Disse er plassert i segmentet med justering av vederlag. Eksempler på tog som inngår i segmentet øvrige persontog med trafikkavtale er tog til og fra Sverige og turismebaserte tog med enerett. Et togprodukt kan betjene flere markeder, men kan ikke tilhøre flere segmenter. I slike tilfeller er det ikke alltid en fasit. Nærmere begrunnelse for valgene som er gjort finnes i [vedlegg 5.3.2.3 Påslag](#).

Som nevnt skal markedssegmenteringen revideres minst hvert femte år. Det kan gjøres endringer oftere enn dette. Varsling om endringer vil skje i henhold til regelverkets tidsfrist og i dialog med berørte parter.

*Allerede i 2000 ble dette definert som eget markedssegment, jf. St.prp. nr. 52 (1999-2000).

5.3 Den minste pakken med tjenester og priser

5.3.1 Innhold i den minste pakken med tjenester

Jf. jernbaneforskriften § 4-1.

Jernbaneforetak får tilgang til den minste pakken med tjenester ved å inngå AST med Bane NOR.

Den minste pakken med tjenester omfatter følgende:

- a. behandling av søknader om infrastrukturkapasitet
- b. retten til å bruke kapasitet som tildeles
- c. bruk av jernbaneinfrastruktur, herunder sporveksler og sporkryss
- d. trafikkstyring, herunder signalgiving, regulering, ekspedering samt kommunikasjon og framskaffelse av informasjon om togtrafikk
- e. bruk av strømforsyningsutstyr for kjørestrøm, der dette er tilgjengelig
- f. alle andre opplysninger som er nødvendige for iverksetting eller drift av tjenesten det er tildelt kapasitet for – dette omfatter blant annet elektroniske kunngjøringer, grafiske ruter og trafikkregler som utgis av Bane NOR, dog begrenset til de strekninger vedkommende jernbaneforetak har tillatelse til å trafikkere.

Trafikkstyring som nevnt i bokstav d, inkluderer også datakommunikasjon for ERTMS ombordutstyr og kommunikasjon via fastmontert GSM-R-telefon mellom tog (fører) og trafikkstyringssentral/trafikkstyrer på stasjon på ikke-fjernstyrte strekninger. Annen bruk av GSM-R-telefon er ekstratjeneste. Eventuelle kostnader forbundet med trafikkstyring på eller bemanning av stasjoner på strekning uten linjeblokk (ikke-

fjernstyrte strekninger) i forbindelse med kjøring av så vel ordinære tog som ekstratog, er omfattet av den minste pakken med tjenester.

Når det gjelder bruk av strømforsyningsutstyr etter bokstav e (her adgang til kontaktlednings-anlegget ved strømvaktaker) får jernbaneforetak rett til å benytte dette der slikt finnes ved å inngå AST med Bane NOR. Informasjon om hvilke deler av jernbanenettet som har kontaktledningsanlegg, se [vedlegg 2.3.9 Elektrifiserte linjer](#).

Bane NOR vurderer ut fra NOI TSI både en incitamentordning og bruk av prising for rask overgang til støysvake komposittbremses når relevant teknologi for Nord-Europa blir godkjent. Forslag til ordning vil bli sendt på høring før gjennomføring.

Gjennomføring av en slik incitamentordning finner først sted når det er funnet en teknisk løsning som er godkjent i de nordiske land.

GSM-R-utrustning til kjøretøy

Jernbaneforetak er selv ansvarlige for å framskaffe GSM-R utrustning og påse at dette blir korrekt installert i sitt kjøretøy. GSM-R utrustningen må være i overensstemmelse med retningslinjene som er gitt i [vedlegg 2.3.12 Kommunikasjonssystemer](#). For lokførers terminal stilles det krav i.h.t. UIC EIRENE om 8W cabradio med utvendig antenne montert og ekstern strømforsyning.

Kontakt OPM Brukerstøtte

 **Telefon**

[+47 73410110](tel:+4773410110)

 **E-post**

opm.brukerstotte@banenor.no

Bane NORs elektroniske distribusjonssystem

Jernbaneforetak er selv ansvarlige for å knytte seg til Bane NORs distribusjonssystem for kunngjøringer (FIDO) og anskaffe utstyr som er beregnet til å motta kunngjøringene fra Bane NOR (PC eller nettbrett). Tilknytningen skal kunne motta kunngjøringer før avgang fra utgangsstasjon og underveis der det er mulig å motta signaler fra internett eller mobilnett.

Les mer i [Trafikkregler for jernbanenettet \(TJN\) kapittel 1 og 2](#).

Kontakt FIDO

 **E-post**

fido@banenor.no

Grafiske ruter

Grafiske ruter kan vederlagsfritt lastes ned fra banenor.no.

Grafiske ruter

Her finner du grafiske ruter for gjeldende ruteplanperiode. De gir en skjematisk oversikt for den på forhånd fastsatte togtrafikken på strekningene.



Kontakt Bane NOR OSS

✉ E-post

oss@banenor.no

Tilgang til tilstandsovervåkingssystemene for rullende materiell

Systemet er tilgjengelig via et WEB-grensesnitt for FleetONE.

FleetONE

Logg inn

5.3.2. Metode for beregning av pris for den minste pakken med tjenester

Jf. jernbaneforskriften kapittel 6 og forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2015/909.

5.3.2.1. Avgifter basert på direkte kostnader – grunnpris

Pris for tilgang til den minste pakken med tjenester (jf. jernbaneforskriften §§ 4-1 og 6-2) og tilgang til serviceanlegg skal fastsettes til kostnaden som oppstår «som en direkte følge av den enkelte togtjenesten», jf. Jernbaneforskriften § 6-2 (1). Med grunnlag i EU-forordning 2015/909 har Bane NOR lagt til grunn at begrepet «direkte følge» kan erstattes av et marginalkostnadsprinsipp ut fra en økonometrisk analyse. Videre benytter jernbaneforskriften et «skal-begrep», og dette forstås som en minimumsbetaling, dersom unntakene i forskriften ikke kommer til anvendelse.

Bane NOR har gjennomført en økonometrisk analyse basert på kostnader knyttet til korrektivt og forebyggende vedlikehold av infrastrukturen og trafikkbelastning. Metoden går ut på å finne hvordan kostnadene varierer med varierende trafikkvolum basert på matematikk og statistiske metoder. Både kostnader og trafikkbelastning er målt pr. banestrekning for årene 2017-2021. Modellen er på logaritmisk form (dobbel-

log) og trafikkbelastningen måles ut fra antall togkilometer. Dette innebærer at vi beregner kostnadselastisiteten – hvor mange prosent øker kostnadene med ved én prosent endring i trafikkvolumet.

Det er indirekte tatt hensyn til at banene har ulik teknisk utforming i form av antall sporveksler, tunneler og hastigheter mv., ved at det differensieres mellom regioner. Estimeringen av kostnadselastisitetene er gjennomført med minste kvadraters metode; ofte forkortet som OLS i litteraturen. Marginalkostnadene finner man ved å multiplisere kostnadselastisiteten med gjennomsnittskostnaden. Beregningene er dokumentert i dokumentet Grunnpr, datert 10 desember 2022; disse danner grunnlag for prissatsene i kapittel 5.3.3. Dokumentet kan lastes ned i [vedlegg 5.3.2.1 Grunnpris](#).

Regioninndeling

Marginalkostnadene er ikke en konstant størrelse over hele nettet, noe marginalkostnadsberegningene bekrefter. Ved å dele banestrekningene inn i regioner, kan man både hensynte at det er ulike kostnadsnivåer og man får indirekte justert for at det er forskjeller i de tekniske variablene uten å ta med disse direkte i modellen.

Tabell 1: Inndelingen av banene i Norge i regioner.

Region	Banestrekning
Osloområdet	Alnabanen Askerbanen Drammenbanen Gardermobanen Hovedbanen
Oforbanen	Oforbanen
Resten	Øvrige strekninger

5.3.2.2 Kapasitetsavgift

Jernbaneforskriften § 6-2 (2) gir grunnlag for et tillegg i prisen slik at den gjenspeiler kapasitetsmangelen i en identifiserbar del av jernbanenettet. I 2024 vil ikke Bane NOR kreve inn noen kapasitetsavgift.

5.3.2.3 Påslag på infrastrukturavgifter

Utover grunnprisen har infrastrukturforvalter etter jernbaneforskriften § 6-3 anledning til å dekke mer av sine kostnader gjennom påslag hvis markedet tåler det. Dokumentet Påslag som beskriver de metodene som ble brukt for å beregne riktig påslag. 1. november 2023 har Samferdselsdepartementet meddelt at rammen for påslag reduseres med 50 prosent, og bedt Bane NOR gjennomføre nødvendige justeringer. Påslagssatsene for 2024 fra dokumentet «Påslag» er derfor halvert i ettertid. Både det originale og det reviderte dokumentet kan lastes ned i [vedlegg 5.3.2.3 Påslag](#).

Det er foretatt en gjennomgang av markedssegmentering og analyse av segmentenes tåleevne. Se kapittel 5.2.5 for en oversikt over markedssegmentene. Følgende segmenter er vurdert som aktuelle for påslag:

- persontrafikk med trafikkavtale (PSO, public service obligation) hvor det er mulig å få avgiftsøkninger dekket
- jernmalm
- øvrig malm og mineraler
- tilbringertransport til hovedflyplass

Fordeling av påslag på segmenter gjøres utfra prinsippet om minst mulig påvirkning av tilpasninger; dette vil si at segmenter med lav priselastisitet og god økonomisk robusthet skal betale forholdsvis mer enn segmenter med høyere priselastisitet eller mindre robusthet (Ramsey-prinsipp). Siden PSO-segmentet kan velte avgiftsendringer over på staten, er det valgt å sette påslag i dette segmentet slik at andel av totalt påslag er lik andel av togkilometer (trafikk i årene 2019, 2021 og 2022 ligger til grunn).

Øvrige påslag er fordelt på segmentene jernmalm, øvrig malm og mineraler og tilbringer til hovedflyplass ved hjelp av Ramsey-prinsippet. Satser per togkilometer er funnet ved å dele segmentets påslag totalt på antall togkilometer i segmentet.

5.3.2.4 Rabatter

Bane NOR vil, ut fra prinsippene om konkurransenøytralitet i hvert enkelt tilfelle, avtale mulige rabatter etter jernbaneforskriften § 6-4 for å fremme nye tjenester. Avtalene vil spesifisere tidsrom og omfanget av rabatten.

Forskriftens § 6-4 gir også anledning til å gi en tidsavgrenset rabatt for å stimulere trafikken på vesentlig underutnyttede strekninger. Bane NOR har tatt utgangspunkt i JDIRs oversikt over strekningsutnyttelsen over døgnet. Forskriften presiserer at det ikke holder å være underutnyttet, men i vesentlig grad underutnyttet. Med vesentlig forstås at strekningskapasiteten er under 50 prosent over døgnet.

Bane NOR har gitt godstrafikken incitament til økt bruk av nedenstående strekninger/strekningsavsnitt ved å yte en rabatt på sporavgifter knyttet til den minste pakken på aktuelle strekninger/strekningsavsnitt. For å sikre at rabatten gir den rette stimulansen i markedet, mente Bane NOR at den måtte være betydelig og gjelde for en såpass lang periode at den skulle gi forutsigbarhet. Nivået på rabatten ble fastsatt ut fra Bane NORs kunnskap om markedet og kontakt med aktørene. Rabatten ble i 2017 fastsatt til 75 prosent rabatt og var meldt å skulle gjelde til og med 2025 på følgende strekninger som tilfredsstilte ovennevnte definisjon på vesentlig underutnyttet:

- Alle ikke-elektrifiserte strekninger
 - Kongsvinger–Elverum
 - Hamar–Elverum–Røros–Støren
 - Dombås–Åndalsnes
 - Trondheim–Hell–Storlien/Bodø
- Sørlandsbanen på delstrekningen Kongsberg–Kristiansand–Orstad (Ganddal)
- Dovrebanen på delstrekningene Eidsvoll–Dombås–Åndalsnes/Heimdal/Brattøra
- Delstrekningene Roa–Hønefoss og Hønefoss–Hokksund

Siden strekningene ikke lenger er vesentlig underutnyttede, ønsker Bane NOR å ha en gradvis utfasing av rabatten fra og med 2024, som vist i tabellen under.

Tabell 2: Utfasing av rabatt

	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Sats	75 %	60 %	45 %	30 %	15 %	0 %

5.3.2.5 Følgende former for kjøring er fritatt for infrastrukturavgifter

- Kjøring av redningstog, brannvisitasjonstog, hjelpetog, arbeidstog og øvrige tog som benyttes til kontroll eller vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen, samt tog som har til formål å transportere materiell eller materialer som skal benyttes i forbindelse med arbeider på eller ved IFs egen infrastruktur.
- Nødvendig kjøring for «innkjøring» av ny infrastruktur, prøvekjøring for typegodkjennelse av nytt materiell, samt nødvendig kjøring knyttet til kjentmannskjøring på ny infrastruktur.
- Kjøring med museumstog i museenes egen regi. Det forutsettes at kjøringen ikke er til ulempe for annen trafikk. Dersom museumstoget er chartret av tredje person, betales det avgift som andre tog.
- Skifting av jernbanekjøretøy (rullende materiell).
- Transport av omformeraggregater til og fra verksteder, samt mellom omformerstasjoner.
- Kjøring på oppdrag av Bane NOR i forbindelse med vedlikehold og utbygging.

5.3.3 Priser for den minste pakken med tjenester

Alle priser er oppgitt eks. merverdiavgift, og Bane NOR fakturerer inkl. merverdiavgift.

Prisene vil hvert år bli justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganlegg; se kapittel 5.8

Priser (2024-priser) – Paragrafhenvisning er relatert til jernbaneforskriften

Basert på dokumentasjonen av grunnpris og påslag fastsettes prisene for 2024, basert på 2024-priser, til:

Tabell 3: Priser for 2024

Banestrekning	Grunnpris § 6-2 (1)	Påslag for følgende markedsområder (§ 6-3)			
	(Kr pr. togkm)	PSO* (Kr pr. togkm)	Hovedflyplass (Kr pr. togkm)	Jernmalm (Kr pr. togkm)	Øvrig malm og mineraler (Kr pr. togkm)
Osloområdet	5,50	5,86	2,07	188,34	2,26
Ofotbanen	54,84	5,86	2,07	188,34	2,26
Øvrige strekninger	9,35	5,86	2,07	188,43	2,26

PSO* = Public Service Obligation (Offentlig tjeneste)

Nedenstående tabeller viser eksempler på hvordan fakturert beløp vil bli for ett persontog og ett godstog.

Tabell 4: Eksempel – R11: Eidsvoll–Larvik; Dobbeltsett og morgenrush (ett tog (2024-priser)

Prisområde	Delstrekning	Km	Sats (kr)	Beløp
Osloområdet	Eidsvoll–Oslo S	65,91	5,50	362
	Oslo S–Drammen	51,50	5,50	283
Øvrige strekninger	Drammen–Larvik	103,30	9,35	966
Sum grunnpris				1611
Osloområdet	Eidsvoll–Oslo S	65,91	5,86	386
	Oslo S–Drammen	51,50	5,86	302
Øvrige strekninger	Drammen–Larvik	103,30	5,86	605
Sum påslag				1292
Sum fakturert beløp				2903

Tabell 5: Eksempel – Kombitog Alnabru–Brattøra – 44 TEU (et tog) (2024-priser)

Prisområde	Delstrekning	Km	Sats (kr)	Beløp
Osloområdet	Alnabru–Lillestrøm	12,23	5,50	67
	Lillestrøm–Eidsvoll	46,91	5,50	258
Øvrige strekninger	Eidsvoll–Bratøra	485,1	9,35	4 538
Sum grunnpris				4 863

Rabatt (Grunnlag = Grunnpris på strekninger med rabatt)			60 %	-2 723
Sum fakturert beløp				2 140

5.4 Tilleggstjenester og priser

Dersom Bane NOR yter noen av tilleggstjenestene som er beskrevet i jernbaneforskriften § 4-4, skal Bane NOR yte disse til jernbaneforetakene dersom de søker om dette.

For å få tilleggstjenester som ytes av andre enn Bane NOR, må jernbaneforetakene henvende seg til den som yter tjenesten.

Bane NOR fastsetter priser for bruk av tilleggstjenester, med grunnlag i jernbaneforskriften § 6-9 (4). I den grad disse tjenestene bare tilbys av Bane NOR, kan disse maksimalt prises til den kostnaden som kreves for å yte tjenesten inklusiv en rimelig fortjeneste.

Tilleggstjenester som Bane NOR tilbyr omfatter følgende:

5.4.1 Kjørestrøm (elektrisk energi til togdrift)

Jf. jernbaneforskriften § 4-4 (1) bokstav a).

Bane NOR sørger for energiforsyning til togdrift, inkludert kjøp av energi til togdrift og salg av denne energien videre til jernbaneforetakene. Elektrisk energi tilbys alle jernbaneforetak som ber om det. Bane NOR leverer omformet, elektrisk energi til togframføring gjennom sin enhet Energi.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) har gitt Bane NOR konsesjon for omsetning av elektrisk energi til det nasjonale norske jernbanenettet.

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

Prinsippene og kravene knyttet til avregning og beregning av pris for elektrisk energi til togdrift er gitt i «Bane NORs standardvilkår for avregning av 16 2/3 Hz energi». Disse 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.

Standardvilkår for avregning av 16 2/3 Hz energi

Oversikt over prosessen for måling, avregning og fordeling av kostnader for den energien som leveres via jernbanens kontaktledning, anlegg knyttet til kontaktledningen, og matestasjonsanlegg.



Priser for kjørestrom (elektrisk energi til togdrift)

Prisen for elektrisk energi består av følgende hovedelementer:

- elektrisk kraft
- nettleie for å få strømmen fra produksjonssted til Bane NORs omformerstasjoner
- omformings- og overføringstap i Bane NORs anlegg
- Bane NORs administrative omkostninger
- offentlige avgifter

Ytelse av elektrisk kraft/kjørestrom er en tilleggstjeneste. De øvrige kostnadene som er benevnt i kulepunktene her inngår i den minste pakken med tjenester.

Tariffer

Oversikt over de til enhver tid gjeldende tariffene. Alle priser er uten mva.



Når tjenester etterspørres av eller tilbys flere, vil Bane NOR fastsette priser og publisere disse på sine nettsider.

5.4.2 Forvarming av passasjertog

Jf. jernbaneforskriften § 4-4 (1) bokstav b).

Bane NORs strategi for strømforsyning til hensatte jernbanekjøretøy er at

- kjøretøy med egen strømvaktaker som hovedregel forsynes fra kontaktledningen via strømvaktakeren
- kjøretøy uten egen strømvaktaker, og andre som har behov for det, forsynes fra togvarmepost der dette er tilgjengelig

Tjenesten tilbys også til andre togslag enn passasjertog.

5.4.2.1 Strømvaktaker

Bane NOR tilbyr jernbaneforetakene strømforsyning til strømvaktaker på hensatte kjøretøy på følgende vilkår:

- Hensettingssporet er elektrifisert og det er tilstrekkelig kapasitet i banestørforsyningen.
- Hensettingen under spenningssatt kontaktledning oppfyller minstekrav til elsikkerhet, se kapittel 7.3.5.2 og TJN 3.20.
- Tilstrekkelig teknisk forenelighet mellom banestørforsyningen og jernbanekjøretøyene som mottar strømforsyningen. Erfaring viser at diodelikeretting av kjøretøyets nettstrømretter ved hensetting fører tilstrekkelig teknisk forenelighet iht. EN 50388.
- Kortvarige avbrudd i forsyningen, det vil si under 15 minutter, er påregnelig og nødvendig og varsles ikke. Omfanget og lengden av kortvarige avbrudd søkes redusert gjennom planlegging, spesielt under årstider der behov for strømforsyning til kjøretøyene er kritisk (kulde).
- Langvarige avbrudd i forsyningen, det vil si over 15 minutter, er påregnelig og kan være nødvendig. Planlagte avbrudd varsles minimum ett døgn på forhånd. Ved identifisert nærmere behov for koordinering varsles avbruddet opp til to uker på forhånd slik at jernbaneforetaket selv kan foreta nødvendig håndtering av kjøretøyene (for eksempel nedrigging, hensetting annet sted eller tilkopling til eventuell togvarmepost). Planlagte avbrudd søkes lagt til en årstid der behov for strømforsyning til kjøretøyene ikke er kritisk (kulde). Ikke planlagte avbrudd søkes redusert ved omkobling og varsles snarest mulig slik at jernbaneforetaket selv kan foreta nødvendig håndtering av kjøretøyene.
- Jernbaneforetaket betaler kostnader knyttet til energileveranse etter samme priser og vilkår som for kapittel 5.4.1 Kjørestørm (elektrisk energi til togdrift).

Behov for tilleggstjenesten meldes inn i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen – se kapittel 4.2.1.2.

Ved langvarig avbrudd kan jernbaneforetak etter avklaring med Bane NOR benytte eventuelle ledige eksisterende togvarmeposter dersom kjøretøyet er teknisk forenelig med disse. Kostnader knyttet til energileveranse påløper etter samme prinsipper som for kapittel 5.4.2.2 Togvarmepost (med unntak av fast årlig leie). Jernbaneforetak skal rapportere energiforbruk.

Kontakt Bane NOR OSS

✉ E-post

oss@banenor.no

5.4.2.2 Togvarmepost

Jernbaneforetakene betaler for kostnader knyttet til energileveranse:

- 16 2/3 Hz etter samme priser og vilkår som for 5.4.1 Kjørestrøm (elektrisk energi til togdrift).
- 50 Hz tilvarende kostnaden Bane NOR har for å yte tjenesten. Det vil si kostnader med å anskaffe og levere den elektriske energien inkludert et administrativt påslag på 5 prosent.

Årlig leiepris:

- 1000 V (16 2/3 Hz eller 50 Hz) – NOK 12 859
- 1×230 V (50 Hz) – NOK 9 002
- 3×230 V (50 Hz) – NOK 12 859
- 3×400 V (50 Hz) – NOK 19 289

Tariffer

Oversikt over de til enhver tid gjeldende tariffene. Alle priser er uten mva.



Elkraftportalen

Informasjon du trenger når du skal jobbe på eller ved Bane NORs elektriske anlegg.



Ved behov for nybygg av togvarmeposter kan det rettes henvendelse om dette til Bane NOR, hvorpå Bane NOR vil vurdere om det skal etableres slike og hvordan de eventuelt skal finansieres. Jernbaneforetak som initierer nybygg av togvarmeposter må forskuttere leie for bruk av denne i tre år.

For oversikt over hvor det finnes togvarmeposter, se [vedlegg 7.3.5 Driftsbanegårder og hensetting](#).

5.4.3 Tjenester i forbindelse med spesialtransporter og farlig gods

Jf. jernbaneforskriften § 4-4 (1) bokstav c).

5.4.3.1 Tjenester i forbindelse med spesialtransporter

Bane NOR gir jernbaneforetaket mulighet til å verifisere hvorvidt en spesialtransport er gjennomførbar gjennom å simulere transporten i et dataverktøy.

Kontakt Spesialtransport

✉ E-post

spesialtransporter@banenor.no

5.4.3.2 Tjenester i forbindelse med transport av farlig gods

Bane NOR tilbyr ingen særskilte tjenester relatert til transport av farlig gods.

Transport og farlig gods – retningslinjer og annen informasjon

[ADR/RID-regelverket på dbs.no](#) 

[OTIF - Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail](#) 

5.5 Ekstratjenester og priser

Jf. jernbaneforskriften § 6-9 (4).

Bane NOR fastsetter priser for bruk av ekstratjenester. I den grad disse tjenestene bare tilbys av Bane NOR, kan disse maksimalt prises til den kostnad som kreves for å yte tjenesten inklusiv en rimelig fortjeneste. For øvrig vil disse tjenestene bli priset til markedsvilkår.

Dersom Bane NOR yter noen av ekstratjenestene som er beskrevet i jernbaneforskriften § 4-5, skal Bane NOR yte disse til jernbaneforetakene dersom de søker om dette.

For å få ekstratjenester som ytes av andre enn Bane NOR, må jernbaneforetakene henvende seg til den som yter tjenesten.

Ekstratjenester som opplistet i jernbaneforskriften § 4-5, omfatter punktene under.

5.5.1 Adgang til telekommunikasjonsnett

Jf. jernbaneforskriften § 4-5 (1) bokstav a).

Bane NOR tilbyr ikke adgang til andre telekommunikasjonsnett enn de som benyttes i forbindelse med fremføring av tog, jf. kapittel 5.2.

5.5.2 Fremskaffelse av tilleggsopplysninger

Jf. jernbaneforskriften § 4-5 (1) bokstav b).

Jernbaneforetak som har behov for informasjon utover den som følger av Network Statement og andre tilgjengelige kilder, kontakt OSS.

Kontakt Bane NOR OSS

✉ E-post

oss@banenor.no

5.5.3 Teknisk kontroll av rullende materiell

Jf. jernbaneforskriften § 4-5 (1) bokstav c).

Bane NOR tilbyr normalt ikke teknisk kontroll av rullende materiell, men kan unntaksvis gjøre det, for eksempel når trafikk skal igangsettes etter en hendelse eller lignende ved gjenopptakelse av trafikk.

Kontakt Bane NOR OSS

✉ E-post

oss@banenor.no

5.5.4 Billettsalg på stasjoner for passasjerer

Jf. jernbaneforskriften § 4-5 (1) bokstav d).

Bane NOR tilbyr ikke billettsalg på stasjoner for passasjerer, men tilbyr mulighet for leie av areal til billettsalg og/eller billettautomater.

5.5.5 Omfattende vedlikeholdstjenester

Jf. jernbaneforskriften § 4-5 (1) bokstav e).

Bane NOR tilbyr ikke omfattende vedlikeholdstjenester som leveres i vedlikeholdsanlegg beregnet for høyhastighetstog eller andre typer rullende materiell som krever særskilte anlegg.

5.5.6 Andre tjenester

I dette kapitlet gis det oversikt over hvilke andre tjenester Bane NOR yter til jernbaneforetakene og som ikke er omfattet av jernbaneforskriften kapittel 4. For at

jernbaneforetakene skal ha rett til å bruke slike andre tjenester må det følge av særskilt avtale mellom Bane NOR og jernbaneforetakene.

Bruk av andre tjenester krever særskilt avtale med Bane NOR eller den som leverer tjenesten og pris vil være fastsatt i den aktuelle avtalen. Som hovedregel vil andre tjenester som Bane NOR yter til jernbaneforetakene prises til markedsvilkår.

5.5.6.1 Redningstog

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

Beredskap på høyfjellstrekningen på Bergensbanen består av redningstog.

Avtaler:

- Det foreligger avtale med Geilo Røde Kors for utstyr, mannskap og GPS-løyper vinterstid.
- Finse 1222 – Avtale om innlosjering og forpleining i en krise- og beredskapssituasjon.
- Vatnahalsen Hotell – Avtale om innlosjering og forpleining i en krise- og beredskapssituasjon.
- Avtale med lokale brannvesen langs banen om opplæring og utstyr for jording av kontaktledningsanlegget.

I tillegg er det stasjonert en beredskapsvogn i Mo i Rana. Den tilhører Berging og Beredskap, men driftes av Bane NOR personell i Mo i Rana.

Bruk av redningstoget besluttet av redningsetaten i samarbeid med togleder og iverksettes av Bane NORs operative togledelse.

5.5.6.2 Berging av havarert togmateriell

Bane NOR har etablert bergingstjeneste på strekninger Bane NOR forvalter som skal benyttes ved havari/uhell på materiell som medfører at kjøreveien blir sperret.

Bane NOR 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 regresskrav fra Bane NOR i hvert enkelt tilfelle.

Jernbaneforetak bes om at nødvendig teknisk informasjon for berging av materiell, for eksempel beskrivelse av løftepunkter, bremsesystemer og elektrisk anlegg mm, blir

videreformidlet til det selskap som innehar kontrakt med jernbaneforetakene om bergingstjenester.

Kontakt Bane NOR OSS

✉ E-post

oss@banenor.no

5.5.6.3 Brannvisitasjonstog

Bane NOR kan påta seg å kjøre brannvisitasjonstog etter tog som representerer antennesesrisiko utover det normale. Bestilling av brannvisitasjonstog foretas samtidig med søknad om infrastrukturkapasitet og til samme adresse – jf. del 4 kapittel 4.2.1.1.2.

Flakvogner for kjøring av redningskjøretøy på jernbanelinjen er plassert i Bergen og på Voss.

5.5.6.4 Tankvogn med vann for slukking av brann langs jernbanelinjen

Bane NOR kan velge å ha stående vannvogner på stasjoner nær strekninger hvor det erfaringsmessig er antennesesrisiko utover det normale og tilgangen på vann kan være vanskelig.

Vannvogn/container er plassert på Alnabru, Sarpsborg, Hønefoss, Ål, Myrdal, Voss, Hamar, Dombås og Støren. Det er også vannvogn på Ofotbanen, stasjonert i Narvik.

Vannvogn er bestilt og under bygging for beredskap på Dunderland.

5.5.6.5 Snøryddingslokomotiv

Bane NOR har vinterstid stasjonert diesellokomotiv på Myrdal stasjon på Bergensbanen, primært med tanke på snørydding. Snøkoordinator er stasjonert på Finse i vintersesongen.

På Nordlandsbanen er det ikke stasjonert snøryddingslokomotiv. Dette kan rekvireres på kort tid fra Hamar. På Dunderland finnes en Beilhack snøfreser.

5.5.6.6 Assistanselokomotiv

Vy har stasjonert diesellokomotiv Di 8 på Ål stasjon og i Bergen på Bergensbanen for assistanse ved maskinhavari, utfall av kjørestrom mv.

5.5.6.7 Vannfylling på tog

Vannfylling på tog (drikke- og vaskevann for passasjerene)

For oversikt over stasjoner og driftsbanegårder med mulighet for vannfylling – jf. [vedlegg 7.3.7 Serviceanlegg](#).

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

Vannfylling på tog (store mengder på kort tid)

For oversikt over stasjoner med mulighet for hurtig fylling av store mengder vann – jf. [vedlegg 7.3.7 Serviceanlegg](#) og [vedlegg 7.3.2 Stasjoner](#).

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

5.5.6.8 Håndtering av avfall fra toaletter

For nærmere informasjon om håndtering av avfall fra toaletter – se [vedlegg 7.3.7 Serviceanlegg](#).

5.5.6.9 Opplæringstjenester

Norsk fagskole for lokomotivførerutdanning

Norsk fagskole for lokomotivførerutdanning er etablert på Grorud samlokalisert med Norsk jernbaneskole. Skolen er en offentlig statlig godkjent fagskole som utdanner lokomotivførere til hele landet. Den er en del av Jernbanedirektoratet.

Norsk fagskole for lokomotivførere

Telefon

[99 09 99 49](tel:99099949)

E-post

post@lokforerskolen.no

Adresse

Norsk fagskole for lokomotivførere
Østre Aker vei 256 (Jernkroken)
0976 OSLO

Nettside: lokforerskolen.no 

Norsk jernbaneskole

Norsk jernbaneskole (Bane NOR) er etablert på Grorud med moderne undervisningsfasiliteter samt en rekke tekniske øvingsanlegg. I tillegg har vi et øvingsanlegg for Elkraft, bane og Trafikksikkerhet på Hauer seter.

Skolen leverer opplæringstjenester til hele jernbanesektoren:

- Norsk jernbaneskole står for grunnutdanningen av togekspeditører (trafikkstyrere) og grunn- og etterutdanning av togledere i Bane NOR.
- Læretiden for offentlige, jernbanefaglige lærefag koordineres fra et eget opplæringskontor. Opplæringskontoret er uavhengig av Norsk jernbaneskole, men leier kontorplass 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 private virksomheter, mens praktisk-teoretisk opplæring knyttet til læretiden gjennomføres ved Norsk jernbaneskole. Tilleggsutdanning som kontaktledningsmontør tilbys også.
- Skolen leverer grunnleggende utdanningsmoduler og opplæring i trafikksikkerhet innen alle jernbanefag.
- Skolen tilbyr 3 måneders opplæringsprogram innen signalfag for ingeniører med bachelor- og mastergrad. Skolen samarbeider med Järnvägsolan i Sverige og andre aktører når det gjelder jernbanefaglig etter- og videreutdanning.
- Skolen koordinerer og registrerer en rekke opplæringsløp på vegne av Bane NOR.
- Skolen tilbyr introduksjonskurs for administrativt ansatte innen jernbane, en grunnleggende introduksjon til hvordan jernbanen i Norge fungerer og hvilke aktører som finnes.
- Norsk jernbaneskole tilbyr opplæring av «Hovedsikkerhetsvakt» og KL kompetanse for Energimontører.
- Skolen tilbyr ellers en rekke korte etter-utdanningskurs for de ulike faggruppene i jernbanesektoren innen elektrofag, herunder signalfag, høyspenning, lavspenning, banefag og togleder-opplæring. I tillegg tilbys tverrfaglige og sikkerhetsrelaterte kurs.
- Norsk jernbaneskole har også fagansvar for pedagogikk og digital læring.

Norsk jernbaneskole

 **Telefon**

[22 45 78 90](tel:22457890)

 **E-post**

post@njskole.no

 **Adresse**

Østre Aker vei 256 (Jernkroken)
0976 OSLO

Nettside: banenor.no/kurs-og-kompetanse

Andre godkjente opplæringsssentre

[Railsupport AS \(Rail Academy\)](#) 

[Rytec AS](#) 

5.5.6.10 Transport av gods til veiløse plasser

I henhold til etablert praksis kan Bane NOR gjennomføre sporadiske godstransporter til veiløse plasser langs Bergensbanen og Flåmsbanen, forutsatt at det ikke finnes jernbaneforetak som ønsker å gjennomføre transportene på kommersiell basis.

Kontakt Bane NOR OSS

 E-post

oss@banenor.no

5.5.6.11 Utleie av lokaler, bygninger og arealer

Bane NOR eier et større antall bygninger som ikke benyttes eller er knyttet til jernbanemål, herunder for eksempel servicebygg, servicekiosker, lagerbygninger, kontorbygninger, næringsbygg og fritidsboliger/nedlagte stasjoner, samt sidearealer. En oversikt over bygninger og arealer kan fås ved henvendelse til Bane NOR Eiendom.

Bygningene og arealene kan leies ut i den utstrekning Bane NOR ikke benytter dem selv.

Kontakt Bane NOR Eiendom

 E-post

eiendom@banenor.no

5.5.6.12 Bagasjetraller på stasjoner

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.

5.5.6.13 Utleie av kjøretøy

Bane NOR besitter et antall enheter kjøretøy, herunder skinnetraktorer og lokomotiver. Gitt ledig kapasitet kan Bane NOR leie ut disse enhetene for kortere eller lengre perioder.

Kontakt Bane NOR OSS

✉ E-post

oss@banenor.no

5.6 Finansielle straffer og incentiver

5.6.1 Avgifter for mindre ruteendringer

Det er i dag ingen avgifter for ruteendringer.

5.6.2 Avgifter for større ruteendringer

Det er i dag ingen avgifter for ruteendringer.

5.6.3 Avgifter for ubrukt kapasitet

Tog som ikke kjøres og hvor det heller ikke foreligger kansellering før planlagt avgangstid, vil bli belastet med full grunnpris. Det ilegges ikke reservasjonsavgifter ved akutte, oppståtte hendelser. Disse vil falle inn under ytelsesordningen se kapittel 5.7.1.

5.6.4 Reservasjonsavgifter

Jf. jernbaneforskriften § 6-7.

Hensikten med reservasjonsavgifter er å synliggjøre at ikke-benyttet sporkapasitet har en alternativ bruk/verdi enten i form av et annet jernbaneforetags bruk eller til Bane NORs vedlikehold av infrastrukturen. Reservasjonsavgifter ilegges for tildelt infrastrukturkapasitet som avbestilles eller ikke brukes av søker. Søker kan være et jernbaneforetak eller annen søker av infrastrukturkapasitet etter jernbaneforskriften § 1 7 bokstav p). Det er søker av infrastrukturkapasitet som plikter å betale ilagte reservasjonsavgifter. Reservasjonsavgifter ilegges ikke Bane NOR for Bane NORs egentransport for vedlikehold av infrastrukturen mv, jf. lisensforskriften § 23 (1) andre setning.

Reservasjonsavgifter blir fastsatt på grunnlag av opplysninger om tildelt infrastrukturkapasitet og registrert tidspunkt for avbestilling i BEST eller ikke-bruk med kode 85 i TIOS. Reservasjonsavgifter ilegges for avbestilt eller ikke brukt del av tildelt infrastrukturkapasitet, inklusiv kapasitet tildelt i ad hoc prosessen, og kun for årsaker hvor søker er direkte ansvarlig og som registreres med kode for søker eller jernbaneforetak i TIOS. Dersom jernbaneforetaket er uenige i årsakskodene kan de klage i henhold til tvisteløsning; se første avsnitt i kapittel 5.7.1.

Se tabell under for reservasjonsavgifter.

Tabell 6: Reservasjonsavgifter

Tidsperiode	Persontrafikk	Godstrafikk
Til og med 15 dager før planlagt avgangstid fra utgangsstasjonen	30 % av grunnpris	30 % av grunnpris
Mellom 14 dager og 48 timer før planlagt avgangstid fra utgangsstasjonen	60 % av grunnpris	60 % av grunnpris
< 48 timer før planlagt avgangstid fra utgangsstasjonen	80 % av grunnpris	80 % av grunnpris

Grunnprisen i tabellen beregnes ut ifra planlagt rute og togkilometer.

Tog som ikke kjøres og hvor det heller ikke foreligger kansellering før planlagt avgangstid, vil bli belastet med full grunnpris.

Tog som er innstilt og registrert i TIOS med årsakskode 85 og med årsakstype «Innstilt grunnet markedsmessige årsaker» ilegges reservasjonsavgift lik 100 prosent av grunnpris. Det ilegges ikke reservasjonsavgifter ved akutte, oppståtte hendelser. Disse vil falle inn under ytelsesordningen, se kapittel 5.7.1.

5.6.5 Incentiver og rabatter

5.6.5.1 ERTMS rabatter

Jf. jernbaneforskriften § 6-2 (6)

Bane NOR vil ikke på nåværende tidspunkt yte noen incitamentsordning knyttet til ETCS-utstyr utover det som allerede er fastlagt gjennom [avtalen om 50 prosent dekning av jernbaneforetaks installasjonskostnader](#) .

5.6.5.2 Støysvake bremseskiver

Jf. jernbaneforskriften § 6-2 (3)

Bane NOR vil vurdere å innføre økonomiske incentiver for at togselskapene skal skifte ut bremseskivene til mer støysvake komposittbremseskiver.

5.7 Ytelses- og kompensasjonsordninger

Jf. jernbaneforskriften § 6-6.

5.7.1. Ytelsesordning

Ordning for bedring av ytelse, herunder tvisteløsningsordning, er inntatt i [AST, vedlegg 4](#), og har vært gjeldende fra 1. januar 2017. Ordningen gjelder ikke for kjøring som nevnt i kapittel 5.3.1.6, samt tog uten rute herunder kiptog.

En gang i året offentliggjør Bane NOR årlig gjennomsnittlig ytelsesnivå som jernbaneforetakene har oppnådd på grunnlag av de viktigste avtalte parametere i

ytelsesordningen.

Formålet med ytelsesordningen er ikke kun å gi en malus når man ikke oppnår avtalt ytelsesnivå, men også en ansporing til større driftsstabilitet eller et høyere ytelsesnivå. Videre er det de enkelte hendelsene som påvirker partenes kostnader, samt de reisendes reisekostnad og vareeiernes transportkostnad. Ordningen skal være lett forståelig, samt at partene mer direkte ser de økonomiske konsekvensene av feil, samt bedring i driftsstabilitet.

Ordningen tar utgangspunkt i absolutte verdier for forsinkelsestimer og innstillinger og hvor betalingen begynner fra og med første hendelsesregistrering. Innstillinger for persontog foreslås telt fra og med første registrerte innstilling. Det benyttes en lineær modell for å beregne størrelsen på ytelsesordningen.

$$1. Y_{BN} = y_{BN} \cdot \left[\sum_{t=1}^T \left[\sum_{k=1}^T (F_{kt}) \right] \right]$$

$$2. Y_{TS} = y_{TS} \cdot \left[\sum_{t=1}^T \left[\sum_{k=81}^{85} (F_{kt}) \right] \right]$$

YBN = Bane NORs utbetaling til togselskapene

YTS = Togselskapenes innbetaling til Bane NOR

yBN = sats pr. minutt/innstilling for Bane NOR

yTS = sats pr. minutt/innstilling for togselskapene

k = kode i TIOS

t = tognummer som inngår i ytelsesordningen

Fkt = forsinkelsesminutter/innstillinger pr. tog (t) med årsakskode (k)

Følgende årsakskoder er inkludert i ordningen:

- Kode 1–4 og 6–7, samt de forsinkelser/innstillinger som ikke har årsakskode (Bane NOR).
- Kode 81–85 for forsinkelser og 81–84 for innstillinger (jernbaneforetak).
- Kode 5 unntas for innstillinger da disse for persontog er inkludert i ordningen for Alternativ transport «Buss for tog».
- Kode 6 og 7 representerer følgeforsinkelser som følge av primærårsakene (kodene 1–4 og 81–85).
 - Bane NOR utbetaler det jernbaneforetaket er blitt belastet med på kode 6 og 7.
 - Jernbaneforetakene betaler indirekte deres andel av hendelsene på kode 6 og 7 gjennom en høyere kronesats på primærårsakene (kode 81–85).
- Innstillinger hvor aksjonskort blir benyttet, telles med.

Følgende kronesatser i 2024-priser gjelder:

Tabell 7: Kronesatser

Hendelse	Ansvarlig	Togtype	Kronesats
Forsinkelser	Bane NOR	Persontog	NOK 81,00 pr. minutt; dvs. NOK 4 860,00 pr. time
		Godstog	NOK 41,00 pr. minutt; dvs. NOK 2 460,00 pr. time
	Togselskap	Persontog	NOK 115,00 pr. minutt; dvs. NOK 6 900 pr. time
		Godstog	NOK 51,00 pr. minutt; dvs. NOK 3 060,00 pr. time
Innstillinger	Bane NOR	Delinnstilling	NOK 3 389,00 pr. innstilling
		Helinnstilling	NOK 6 778,00 pr. innstilling
	Togselskap	Delinnstilling	NOK 4 235,00 pr. innstilling
		Helinnstilling	NOK 8 472,00 pr. innstilling

Disse kronesatsene ble beregnet med data for årene 2014–2016, der man så på hvilke økonomiske konsekvenser ulike satser ville ha for jernbaneforetakene og Bane NOR. Størrelsene på satsene i ytelsesordningen ble satt i sammenheng med inntektene fra infrastrukturavgifter (grunnpris), i forhold til taket på ytelsesordningen. Samtidig tok man hensyn til størrelsen på antatt tapsrisiko for partene og et ønske om stimulering til høyere driftsstabilitet.

Det vises også til jernbaneforskriften § 6-6. Forskriften krever at «... ikke skal bringe en tjenestes økonomiske levedyktighet i fare». Det er derfor fastsatt følgende maksimalverdier som gjelder alle parter:

- Forsinkelser: 50 prosent av fakturert beløp pr. måned knyttet til den minste pakken.
- Innstillinger: 50 prosent av fakturert beløp pr. måned knyttet til den minste pakken.

5.7.2. Kompensasjon for alternativ transport

Kompensasjon for alternativ transport er en ensidig kompensasjonsordning som har til formål å dekke en andel av persontogselskapenes kostnader til alternativ transport knyttet til Bane NORs planlagte vedlikeholds- og utbyggingsaktiviteter. Ordningen går ut på at Bane NOR dekker 80 prosent av kostnadene for buss/taxi ved planlagte innstillinger.

Formålet er å gi incitament for effektiv prosjektgjennomføring fra Bane NORs side og effektiv løsning for alternativ transport for jernbaneforetakene.

Kompensasjonsordningen for alternativ transport er avgrenset kun til planlagte innstillinger som tilsvarer årsakskode 5 «Planlagte innstillinger» i TIOS. Disse innstillingene skal i hovedsak inngå i de planforutsetningene i ruteplanprosessen og fastsettes gjennom denne. Oversikt over planlagte innstillinger finnes på Bane NORs Kundeportal, nærmere bestemt i ARBIS.

5.8 Prisendringer

5.8.1 Årlige prisjusteringer

Mellom oppdateringene av kalkulerte marginalkostnader om lag hvert femte år, og fastsetting av nye prisnivåer, er det behov for årlige prisjusteringer. Bane NOR benytter [SSBs kostnadsindeks for drift og vedlikehold av veganlegg](#). Selve prisjusteringen foretas etter følgende prinsipp:

$$P_{t+1} = P_t \cdot \left(\frac{KI_t^{Q2}}{KI_{t-1}^{Q2}} \right)$$

P_{t+1} = pris neste år

P_t = pris inneværende år

KI^{Q2}  = SSBs indeks pr. annet kvartal for inneværende (t) og foregående (t-1) år

Tabell 8: Prosentvis endring i prisene

	Fra 2021 til 2022	Fra 2022 til 2023	Fra 2023 til 2024
Prisindeks (t-1) kv. 2	175,7	187,9	216,5
Prisindeks t kv. 2	187,9	216,5	219,7
Prosentvis endring år t til år t+1	6,9 %	15,2 %	1,5 %

Dette innebærer en prisjustering etterskuddsvis, og den gir forutsigbarhet for jernbaneforetakene, da prisnivået er kjent for 4–5 år ad gangen og justering av neste års priser vil være klart tredje kvartal året før. Samtidig kan man følge med på [indeksen](#) underveis i året. Justerte priser for kommende år publiseres som en oppdatering av Network Statement senest 20. august i inneværende år.

5.8.2 Andre prisendringer

Pris for bruk av jernbanenettet (den minste pakken med tjenester) fastsettes og innkreves av Bane NOR innenfor rammen av jernbaneforskriften §§ 6-1 til 6-5 og direktiv 2012/34/EU med eventuelle senere endringer og tilføyelser.

Endringene må ligge innenfor de rammer som er trukket opp i jernbaneforskriften kapittel 6.

Bane NOR vurderer enkelte endringer i markedssegmentering og påslag til Network Statement 2025.

Bane NOR har dessuten påbegynt en gjennomgang/revisjon av ytelsesordningen og kapasitetsprisen. Jernbaneforetakene og andre berørte parter vil bli involvert på hensiktsmessig måte, samt at Bane NOR tar sikte på å informere om eventuelle

endringer i påslag, ytelsesordningen og kapasitetsprisen i høringen av Network Statement 2025.

Endring av priser for tilgang til og tjenester i serviceanlegg, samt endring av priser for tilleggstjenester og ekstratjenester vil bli varslet skriftlig til berørte brukere ved en høring hvor jernbaneforetakene får en frist på minst tre måneder til å uttale seg.

Bane NOR vil informere om eventuelle endringer i prismodell for hensetting av person- og godstog i Network Statement 2025.

Eventuelle prisendringer som følge av krav fra rettskraftig dom eller markedsovervåker gjennomføres umiddelbart uten høring.

5.9 Fakturering

5.9.1 Fakturering av den minste pakken med tjenester

Jf. jernbaneforskriften § 4-1.

Fakturert beløp og underlag legges ut på Togselskap min side.

Togselskap min side

For hjelp med innlogging, kontakt marked@banenor.no.

Logg inn 

Fakturering skjer etter den 15. hver etterfølgende måned.

Jernbaneforetaket plikter uavhengig av hvem som faktureres, å levere nødvendig informasjon for beregning av verdien av tjenesten. Hvis jernbaneforetaket unnlater å levere nødvendig informasjon, kan Bane NOR fastsette verdien etter eget skjønn.

Når faktura er basert på egenrapportering fra jernbaneforetaket, kan Bane NOR kreve fremlagt underlaget for egenrapporten.

Bane NOR kan fastsette mer detaljerte retningslinjer for fakturering.

Ved spørsmål om fakturering, kontakt marked@banenor.no.

Informasjon alle jernbaneforetak plikter å levere

For alle tog skal det fortløpende rapporteres togets bruttovekt. Utfylt vognopptak, jf. TJN kapittel 4, samt ADR/RID 2015, som anses som tilfredsstillende rapportering.

Vognopptaket skal leveres i elektronisk format som Bane NOR fastsetter. Jf. [AST, vedlegg 2 Trafikkdata til Bane NOR](#).

Betalingsbetingelser (også ved uteblitt betaling)

Betaling skal finne sted per 30 dager. Det beregnes forsinkelsesrente ved forsinket betaling, jf. forsinkelsesrenteloven § 2.

Ved manglende betaling fra jernbaneforetaket har Bane NOR rett til å trekke tilbake ruteleier som jernbaneforetaket har fått tildelt. Slik tilbakekall av ruteleie kan kun skje ved vesentlig betalingsmislighold.

5.9.2 Fakturering av tilleggstjenester og ekstratjenester

Fakturering av tilleggstjenester og ekstratjenester varierer ut fra typen tjeneste.

Vilkår for fakturering av Kjørestrøm (elektrisk energi til togdrift) er beskrevet i «Bane NORs standardvilkår for avregning av 16 2/3 Hz energi».

Fakturering for leie av togvarmeposter gjøres en gang per år.

Standardvilkår for avregning av 16 2/3 Hz energi

Oversikt over prosessen for måling, avregning og fordeling av kostnader for den energien som leveres via jernbanens kontaktledning, anlegg knyttet til kontaktledningen, og matestasjonsanlegg.



6 Drift og trafikkstyring

6.1 Innledning

Dette kapittelet inneholder regler for driftsoperasjoner og regler for forstyrrelser i planlagte operasjoner.

6.2 Trafikkregler

Om trafikkregler

[TSI Drift og trafikkstyring \(TSI-Ope\)](#) 

[Jernbaneforskriften § 3-5 \(1\)](#) 

[Forskrift om helsekrav for operativt personale på jernbane og signaler på tog](#) 

[Bane NORs Trafikkregler for jernbanenettet \(TJN\)](#) 

[Beskrivelse av infrastrukturen som underlag til JBFs strekningsbok](#) 

TRASÉ

Beskrivelsen av infrastrukturen vil gradvis tas inn i det elektroniske systemet TRASÉ.

Logg inn 

6.2.1 Jernbanefortaks plikt til å bruke TJN

Jernbaneforetak er forpliktet til å følge Bane NORs gjeldende trafikkregler og andre driftsregler som gjelder for jernbanenettet.

Bane NOR kan gi unntak fra trafikkreglene hvis det foreligger særlige forhold. Unntak kan ikke gis fra regler som følger av TSI-Ope. Søknad sendes Bane NOR, ved Trafikk, Drift og trafiksikkerhet.

Kontakt Bane NOR

 E-post

postmottak@banenor.no

6.2.1.1 Endring av trafikkregler utgitt av Bane NOR

Jf. utredningsinstruksen.

Bane NOR legger utredningsinstruksen til grunn ved utarbeidelse av Bane NORs trafikkregler, men utredningsinstruksen begrenser ikke Bane NORs rett til å beslutte endringer i overensstemmelse med myndighet gitt i lov og forskrift.

Endringer av trafikkreglene som skjer som en nødvendig følge av implementering av forskriftskrav, som de felles europeiske regler i TSI-Ope, vil normalt ikke være gjenstand for høring i regi av Bane NOR. 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 høring. Tilsvarende gjelder endringer av disse.

6.2.2 Krav om kontinuerlig tilgjengelig transportledelse

Bane NOR krever at jernbaneforetaket 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.

Jernbaneforetaket skal gi Bane NOR nødvendig kontaktinformasjon for egen transportledelse. Jernbaneforetaket har ansvar for å holde kontaktinformasjonen oppdatert til enhver tid.

Endring av kontaktinformasjon meldes til sirkulaerer@banenor.no. Endringer blir oppdatert senest 14 dager etter innmelding.

6.3 Særskilte tiltak i tilfelle driftsforstyrrelser

Jf. jernbaneforskriften § 10-4.

I tilfelle av driftsforstyrrelser er det i Bane NOR og jernbaneforetakets sin 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.

6.3.1 Prinsipper

God punktlighet og regularitet er viktige forutsetninger for Bane NOR og jernbaneforetakets omdømme og økonomi, og er en avgjørende forutsetning for best mulig kapasitetsutnyttelse.

En avgjørende forutsetning for god punktlighet er at avtalte planforutsetninger overholdes, jf. kapittel 4.2.1.1. Dette er spesielt viktig i Østlandsområdet og rundt Bergen, Stavanger og Trondheim hvor togproduksjonen er stor og utnyttelsen av kapasiteten i jernbanenettet 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 Osloområdet fastsatt til forsinkelse som overskrider tre minutter.

6.3.1.1 Prioriteringsregler ved uregelmessigheter i togtrafikken

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

Togleder skal 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 Osloområdet.

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

Detaljerte prioriteringsregler fastsettes samtidig med den enkelte ruteplan.

6.3.1.2 Retningslinjer ved driftsforstyrrelser

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

6.3.2 Operative regler

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

Hensynet til turneringen av kjøretøy 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 Bane NOR i umiddelbar forkant av hver ny ruteplanperiode. Jernbaneforetaket blir gjort kjent med den planlagte utformingen av disse retningslinjene under sin deltakelse i kapasitetsfordelingsprosessen.

6.3.2.1 Togleders adgang til å fravike de operative retningslinjene på grunn av lokale forhold

Togleder kan fravike operative retningslinjer når dette anses berettiget. Togleders myndighet og hjemmel framgår av TJN punkt 5.3:

«Toglederen kan i enkeltsituasjoner fravike fra Trafikkregler for jernbanenettet (TJN). Dette gjelder når det er fare for liv og helse eller det er nødvendig for å løse opp eller unngå en fastlåst trafikksituasjon, og det ikke innebærer en økt risiko.

Toglederen skal tydelig angi hvilke regler det fravikes fra. Bestemmelser der det er angitt at regelen kommer fra TSI-OPE kan ikke fravikes, og der det er angitt at bestemmelsen kommer fra tillegg A kan det ikke fravikes på strekning med ERTMS.»

6.3.2.2 Særlige tiltak i tilfelle forstyrrelser

Jf. jernbaneforskriften § 10-4.

Det følger av jernbaneforskriften § 10-4 at dersom det oppstår forstyrrelser i togtrafikken på grunn av tekniske feil eller ulykker skal Bane NOR treffe alle nødvendige tiltak for å gjenopprette den normale situasjonen, samt i hvilke andre situasjoner Bane NOR kan eller skal foreta tiltak som følge av forstyrrelser, herunder at Bane NOR kan trekke tilbake infrastrukturkapasitet og rekvirere jernbaneforetakets kjøretøy for å gjenopprette den normale situasjonen.

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

Kostnadene for bruk av Bane NORs rekvisisjonsrett belastes den som er årsak til forstyrrelsen i togtrafikken.

6.3.3 Forstyrrelser

6.3.3.1 Forutsette problemer

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

Bane NOR og involverte jernbaneforetak kan i fellesskap bli enige om en annen løsning.

6.3.3.2 Uforutsette problemer

Ved innskrenket infrastrukturkapasitet gjelder samme prioriteringskriterier som når infrastrukturen er blitt erklært overbelastet, dog slik at arbeidstog som fremføres i den

hensikt å bidra til å gjenopprette den innskrenkede infrastrukturkapasiteten, har prioritet fremfor disse. Ved innskrenket infrastrukturkapasitet skal de midlertidige trafikkavviklingsløsninger som utarbeides og gjennomføres være kundeorienterte. Kvalitet i operativ avvikshåndtering spiller en viktig rolle i samhandlingen i jernbanesektoren. Det vil si at i tillegg til å løse trafikkavviklingen skal det i størst mulig grad legges til rette for å løse jernbaneforetakenes kunders transportbehov i den oppståtte situasjonen.

Det skal legges til rette for gode løsninger ved avvikshåndtering som setter kunden i sentrum. Jernbaneforetakenes muligheter til å håndtere sine kunders behov må ligge til grunn for de planer som lages og benyttes. Med løsninger menes både togfremføring, alternativ transport, informasjon og annen kundehåndtering både for persontog og godstog.

Kvalitet i operativ avvikshåndtering er tredelt, og gjelder både for 1) prosessen for utarbeidelsen av alternative planer i forkant av et avvik 2) hvordan man operativt skal håndtere avvikene, samt 3) hvordan partene skal arbeide med måling, evaluering og forbedring

Valgte løsninger, planer og aksjonskort for operativ avvikshåndtering skal være i henhold til enhver tids gjeldende sikkerhetskrav og -bestemmelser, lover eller andre avtaler og forskrifter partene er underlagt.

Se håndboken «Kvalitet i operativ avvikshåndtering» (under) for detaljert beskrivelse.

For strekninger og avvikssituasjoner der Bane NOR har utarbeidet aksjonskort, følges disse med mindre alle involverte parter i fellesskap blir enige om en annen løsning. Bane NOR har etablert en aksjonskortgruppe med representanter fra trafikkstyringssentralene samt deltagere fra jernbaneforetakene. Aksjonskortene evalueres gjennom året sammen med jernbaneforetakene og tilpasses årlig ny ruteplan. Aksjonskortene skal være kundeorientert. Se håndboken «Kvalitet i operativ avvikshåndtering» (under) for detaljert beskrivelse.

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 eller kun et spor er farbart på dobbeltsporet strekning.

Last ned Kvalitet i operative avvik

[!\[\]\(6ea148e68b8eeb631cc290a248ae35e3_img.jpg\) Håndbok: Kvalitet i operative avvik](#)

(PDF 1,33 MB)

6.3.3.3 Beredskapsplan for driftsulykker

Bane NOR har en beredskapsportal (Beredskap i Bane NOR).

Bane NOR har beskrevet sitt system for beredskap knyttet til uønskede hendelser i Beredskapsportalen. Beskrivelsene i portalen formidler Bane NORs prinsipper for dimensjonering og prioriteringer.

Beredskapsanalyser for objekt og strekning gir sentrale føringer for jernbaneforetakens beredskapsanalyser/planer. Beredskapsanalysene er tilgjengeliggjort i Beredskapsportalen.

Det kreves passord for å logge inn på Beredskapsportalen. For å få passord, send e-post til beredskap@banenor.no.

Beredskapsportalen

Taktisk og operativ beredskapsinfo, inkludert rutiner for varsling, håndtering, kommunikasjon og samhandling i nødsituasjoner samt ulike typer analyser.



6.3.3.4 Logging og lagring av samtaler i Bane NORs togradionett

I henhold til jernbaneinfrastrukturforskriften § 3-11 tredje ledd skal Bane NOR lagre kommunikasjonen i forbindelse med trafikkstyringen sikkert og i tilstrekkelig tid i forhold til behovet ved eventuell undersøkelse av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser.

Bane NOR logger og lagrer alle slike samtaler. Dette gjelder all kommunikasjon i togradionettet.

Det foretas avspilling av disse samtalene i følgende tilfeller:

- ved jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser som krever granskning
- for kontroll av samtaledisiplin

Hensikten med lagring av samtalene er knyttet til sikkerhetsstyring for å medvirke til å oppklare ulykker og hendelser.

Alle som involveres i avspilling skal vise aktsomhet i forhold til ivaretagelse av personvern og taushetsplikt.

Det er utarbeidet egne administrative prosedyrer for avspilling i forbindelse med jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser.

6.4 Verktøy for informasjon om tog og overvåking

6.4.1 TIS

TIS er et nettbasert program som støtter internasjonal administrasjon av togtrafikk ved å levere sanntid data om internasjonale tog. Relevante data hentes direkte fra Bane NORs systemer. Bane NOR sender data til TIS, hvor all informasjon fra de ulike infrastrukturforvalterne er samlet og kombinert slik at togkjøring fra avgang eller startdestinasjon til sluttdestinasjon er mulig. På denne måten kan toget overvåkes fra start til slutt over grenser.

Jernbaneforetak og terminaloperatører kan også få tilgang til TIS. De er invitert til å delta i RNE TIS Advisory Board som gir alle medlemmer av dette styret full tilgang til TIS-data hvis de er involvert i samme tog kjøring. Hvis jernbaneforetaket og terminaloperatørene ikke er medlemmer av RNE TIS Advisory Board, må gjensidige avtaler være signert mellom de enkelte jernbaneforetakene og mellom jernbaneforetaket og terminaloperatører.

Tilgang til TIS er gratis. Ønskes en brukerkonto kan forespørsel sendes til RNE TIS Support.

Kontakt TIS Support

✉ E-post

support.tis@rne.eu

📍 Adresse

Nettsted: rne.eu 

6.5 Kunde- og trafikkinformasjon

Bane NOR gir kunde- og trafikkinformasjon gjennom skjermer, høyttalere, apper, banenor.no og statisk skilting. Fasilitetene på hver enkelt stasjon er beskrevet i [vedlegg 7.3.2 Stasjoner](#).

Standarden for kunde- og trafikkinformasjon er utformet av Bane NOR i samråd med jernbaneforetakene, der Bane NOR har en koordinerende rolle for å sikre operatørnøytralitet. Utforming av informasjonselementer og regler for hvordan informasjonen blir gitt på stasjonene er basert på kundeinnsikt og krav til universell utforming regulert i TSI PRM. Se Håndbok for Kunde- og trafikkinformasjon for detaljert beskrivelse av denne tjenesten.

Håndbok for kunde- og trafikkinformasjon



Kunde- og trafikkinformasjon leverer summen av leveranser fra kjerneprosesser i Bane NOR og hos jernbaneforetakene. Dataen skapes der hvor beslutningene tas, og leveres maskinlesbart til dem som har behov for informasjon. Eierne av «masterdata» har ansvaret for at kvaliteten på dataene som leveres sikrer riktig, lik, rask og nyttig informasjon til de reisende.

Jernbaneforetak plikter å levere data i henhold til beskrivelser i AST. Bane NOR plikter å levere data i tråd med AST og gjeldende nasjonale og internasjonale standarder. Bane NOR leverer informasjon som er relevant for de reisende gjennom åpne data til jernbaneforetak, Entur, og andre aktører med behov for informasjon. Dette gjøres på etablerte standarder via åpne APIer i tråd med ITS-lovgivning.

7 Serviceanlegg

7.1 Innledning

Jf. jernbaneforskriften § 4-2 og forskrift 8. juli nr. 2364 om gjennomføring av forordning (EU) 2017/2177 om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester (forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2017/2177).

Del 7 inneholder informasjon om serviceanlegg som er knyttet til Bane NORs jernbanenett. Dette omfatter informasjon om vilkårene for tilgang til serviceanleggene, hvilke tjenester som ytes i serviceanleggene og pris. Det er både informasjon om Bane NOR sine serviceanlegg og andres serviceanlegg. Når det gjelder andres serviceanlegg, så er informasjon enten tatt inn i Network Statement eller det vises til et nettsted der opplysningene er tilgjengelig elektronisk og gratis, jf. jernbaneforskriften § 5-1 (3).

[Malen Common Template for Service Facilities \(rne.eu\)](#)  kan benyttes for å gi Bane NOR og brukere av serviceanleggene nødvendige opplysninger, i tillegg til informasjon om frister.

Bane NOR er med i [Rail Facilities Portal](#) . Denne portalen kan benyttes av drivere av serviceanlegg og tilbydere av servicetjenester for å opplyse jernbaneforetak og andre interessenter om sine tjenester og fasiliteter. Rail Facilities Portal sin struktur er utarbeidet med tanke på at operatørene skal kunne oppfylle sine forpliktelser i henhold til de aktuelle lovkrav. I tillegg fungerer Rail Facilities Portal som en markedskanal som gir operatører mulighet for å gjøre kjent sine tjenester i et større internasjonalt marked.

7.2 Oversikt over serviceanlegg

Serviceanlegg tilknyttet jernbanenettet og tjenester i disse omfatter de som kommer frem av følgende oversikt og vedleggene som det henvises til.

Tabell 1: Oversikt over serviceanlegg

Jernbaneforskriften § 4-2	Serviceanlegg	Vedlegg
a)	Stasjoner for passasjerer	7.3.2
b)	Godsterminaler	7.3.3
b)	Tømmerterminaler	7.3.3.1
c)	Skiftespor	7.3.3
d)	Hensettingsspor	7.3.5
e)	Vedlikeholdsanlegg/verksted	7.3.6
f)	Andre tekniske anlegg	7.3.7
g)	Havneanlegg	7.3.8
h)	Avlastingsanlegg	7.3.9
i)	Påfyllingsanlegg for drivstoff	7.3.10

7.3 Serviceanlegg og tjenester i disse

7.3.1 Felles bestemmelser

7.3.1.1 Tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse

Jf. jernbaneforskriften § 4-2 skal den som driver serviceanlegg gi tilgang, herunder sportilgang, til alle søkere på ikke-diskriminerende vilkår, til anleggene og tjenestene som ytes i disse.

Tilgang til Bane NORs serviceanlegg er priset i henhold til marginalkostnadsprinsippet. For stasjoner er prisen inkludert i den minste pakken med tjenester, jf. del 5, da stasjonene ligger ved hovedspor. Tilgang til spor som Bane NOR forvalter frem til andres serviceanlegg er også inkludert i den minste pakken med tjenester.

Jernbaneforetak og andre søkere har etter søknad rett til tilgang til serviceanlegg som Bane NOR driver, og tjenester som ytes i disse, som beskrevet i jernbaneforskriften § 4-2.

For tilgang til og tjenester i serviceanlegg som ikke drives av Bane NOR, må jernbaneforetak og andre søkere henvende seg til den som driver serviceanlegget.

7.3.1.2 Prising av tjenester i serviceanlegg

Jf. jernbaneforskriften § 6-9 (3).

Bane NOR fastsetter priser for bruk av tjenester i Bane NORs serviceanlegg, og disse kan maksimalt prises til den kostnaden som kreves for å yte dem (her også kalt produksjonskostnad) inklusiv en rimelig fortjeneste. Produksjonskostnaden inkluderer alle faktiske direkte og indirekte kostnader med å frambringe tjenesten, samt kapitalkostnader henførbare til å tilby tjenesten.

Indirekte kostnader vil være kostnader til aktiviteter knyttet til regnskap, innfordring, lønnsutbetalinger, revisjon, personaltjenester, HMS, IKT – tjenester, post, arkiv- og sentralbordtjenester osv. I tillegg omfatter kostnadsbegrepet kapitalkostnader, det vil si kostnader til anleggsavskrivning og kalkulatorisk rentekostnad, det vil si den avkastning Bane NOR alternativt kunne oppnå ved å plassere penger tilsvarende (netto) investeringsbeløp (etter avskrivninger) i markedet. Kostnaden, som legges til grunn for prisen, blir dermed uavhengig av hvilken finansieringsform som velges (bruk av lån eller egenkapital).

Med «rimelig fortjeneste» legges til grunn den definisjon som kommer frem av jernbaneforskriften § 1-7 litra n). Prisingen skal stå i forhold til det faktiske bruksomfang av tjenesten.

Grunnlaget for prisene for stasjoner, hensettingsanlegg og godsterminaler er beskrevet i egne dokumentasjonsrapporter:

- [Prising av stasjoner](#): Vedlegg Network Statement 2022
- [Prising av hensetting for persontog](#): Vedlegg Network Statement 2022
- [Prising av hensetting for godstog](#): Vedlegg Network Statement 2023
- [Vedlegg 5 Tilgang til godsterminaler \(tidligere kalt Tjenestekatalogen\)](#)

7.3.2 Stasjoner for passasjerer

7.3.2.1 Generell informasjon

Det er 334 operative togstasjoner og holdeplasser tilknyttet jernbanenettet. Disse driftes og forvaltes av Bane NOR. Beskrivelser av samtlige stasjoner, herunder hvilke tjenester som tilbys jernbaneforetak og passasjerer, finnes i [vedlegg 7.3.2 Stasjoner](#).

Kontaktinformasjon for den enkelte stasjon finnes hos [Bane NOR Eiendom](#).

Nedenfor følger en overordnet beskrivelse av tjenestene på stasjoner for passasjerer.

7.3.2.2 Tjenester

Stasjonstjenester omfatter alle elementer forbundet med driften og vedlikeholdet av stasjonen, som utvendig og innvendig renhold, korrektivt og forebyggende utvendig og innvendig vedlikehold, utvendig og innvendig belysning, drift og vedlikehold av tekniske anlegg (for eksempel heis,

ventilasjonsanlegg, oppvarming, alarmsystemer), vaktmestertjenester, egne og innkjøpte vaktholdtjenester, brøyting og strøing av plattformer og tilkomstarealer etc.

Personperronger for av- og påstigning er en del av jernbaneinfrastrukturen etter jernbaneforskriften § 4-1 c) og er omfattet av den minste pakken med tjenester, også når personperrong ligger i tilslutning til eller er tilknyttet en stasjon med passasjerer. Det samme gjelder enkelte adkomstveier for passasjerer, herunder adkomst for gående passasjerer ved adkomst og avreise, samt sikkerhets- og teknisk utstyr på stasjoner som er knyttet til betjening av jernbaneinfrastrukturen.

Stasjonstjenester omfatter også formidling av kunde- og trafikkinformasjon. Oppramsingen er ikke uttømmende. Stasjonstjenestenes innhold vil variere fra stasjon til stasjon avhengig av standard, størrelse mv. Fasilitetene på hver enkelt stasjon er beskrevet i [vedlegg 7.3.2 Stasjoner](#).

Bane NOR definerer standard på stasjonene i samsvar med reguleringene i [AST, kapittel 9.1.5](#). Togselskapene kan ikke reservere seg mot enkelte av tjenesteelementene som utgjør stasjonstjenesten.

7.3.2.3 Beskrivelse av serviceanlegg

En oversikt over publikumsfasiliteter, kart, informasjon om togvarmeanlegg samt spor og plattformer for samtlige stasjoner, er vist i [vedlegg 7.3.2 Stasjoner](#). Skjematiske sporplaner for utvalgte stasjoner fremgår også der.

7.3.2.4 Priser

Tjeneste spesifisert i kapittel 7.3.2.2 prises til den kostnad som kreves for å yte tjenesten inklusiv en rimelig fortjeneste. Prisene for stasjonstjenester for de enkelte stasjoner er fastsatt utfra trafikkpakker. For mer informasjon om prisingen av stasjonstjenestene, se rapport [Prising av stasjoner](#) Vedlegg til Network Statement 2022.

For enbrukerstasjoner beregnes årsabonnement slik at JBF som bruker stasjonen betaler kostnaden.

For flerbrukerstasjoner fordeles kostnaden mellom brukerne utfra hvert foretaks andel av totalt antall avganger ved flerbrukerstasjoner i ruteplanen.

Følgende priser gjelder for enbrukerstasjoner for 2024, basert på 2024-priser:

Tabell 2: Priser gjeldende for enbrukerstasjoner for 2024 (basert på 2024-priser)

Portefølje	Sum kostnader
Trafikkpakke 1	48 525 434
Trafikkpakke 2	116 872 170
Trafikkpakke 3	43 024 571
Trafikkpakke 4: Andel Gjøvikbanen	15 333 480
Trafikkpakke 4: Andel øvrige banestrekninger	174 901 938

Tabell 3: Gjeldende priser for flerbrukerstasjoner for 2024, basert på 2024-priser og faktiske passasjerutvekslinger i 2022

Portefølje	Sum kostnader	Avganger, bestilte 2022	Estimert kostnad per avgang
Flerbrukerstasjoner	301 047 424	2 303 029	131

Gjennomsnittskostnad per avgang for flerbrukerstasjoner vil bli oppdatert med avganger i ruteplan 2024.

Eksempel på beregning av årsabonnement for trafikkpakke j:

Sum kostnader for enbrukerstasjoner i trafikkpakke j + (Avganger fra flerbrukerstasjoner i trafikkpakke j
* Kostnad per avgang)

For selskaper som ikke har en trafikkpakke, vil årsabonnementet bli lik antall avganger fra flerbrukerstasjoner ganget med kostnad per avgang.

7.3.2.5 Tilgangsbetingelser

Alle har mulighet til å søke om å få innvilget ruteleier. Innvilget ruteleie må inkludere tilgang til å stoppe på den enkelte stasjon. Se del 3 og 4.

7.3.2.6 Kapasitetsfordeling

Se del 4 Kapasitetsfordeling.

7.3.3 Godsterminaler

7.3.3.1 Generell informasjon

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

[7.3.3 Godsterminaler](#)

[7.3.3.1 Tømmerterminaler](#)

[7.3.3.2 Sidespor](#)

Tjenesten består i trafikkstyring (styring av tog-/lokomotiv-/vognbevegelser, samt lastebiler inne på terminalen); utstedelse av lisens til operatører for å utføre servicetjenester på terminalen; IKT-løsninger (herunder TOS/Terminaloperasjon system); feiling og rydding samt øvrig renhold av terminalområdet; vedlikehold av spor, kontaktledning, signalanlegg og annet teknisk utstyr; aksess-/gatekontroll og annet vakthold; utvendig belysning og annen elektro (herunder sporvekselvarme); snøbrøyting/strøing (brøyting av spor, brøyting og strøing av lastegater) og areal til lagring av lastbærere.

Oppramsingen er ikke uttømmende. Terminaltjenestenes innhold vil variere fra terminal til terminal avhengig av standard, størrelse mv. Det skilles videre mellom to kategorier godsterminaler; kombi-/vognlastterminaler og tømmerterminaler.

Dersom Bane NOR har tilpasset godsramper for lasting og lossing av gods er disse en del av jernbaneinfrastrukturen etter jernbaneforskriften § 4-1 c) og er omfattet av den minste pakken med tjenester, også når godsrampe ligger i tilslutning til eller er tilknyttet en godsterminal.

Der terminalspor eies av Bane NOR gjelder tilgangstjenesten også bruken av terminalsporene.

Bane NOR leverer selv ikke tjenester til skifting inne på terminalen og/eller til lasting og lossing av godstogene. Bane NOR har imidlertid forhåndsgodkjent terminaloperatører for levering av skifte-, laste- og lossetjenester. Jernbaneforetak må selv inngå kontrakt med en av de prekvalifiserte operatørene/leverandørene av terminaltjenester. Omfang av og innhold i tjenestetilbudet varierer fra terminal til terminal.

Tabell 4: Terminaloperatør som utfører tjenester ved de ulike terminalene

Terminal/Operatør	CargoNet	Green Cargo	Mosjøen industriterminaler	CollieCare	Auto Transport	Axess
Alnabru		X				
Nybyen/Drammen						
Kristiansand/Langemyr	X					
Ganddal	X	X			X	X
Bergen/Nygaardstangen	X	X				

Åndalsnes						
Trondheim/Brattøra	X	X				X
Trondheim/Heggstadmoen	X	X			X	X
Mosjøen			X			
Mo i Rana	X					X
Fauske	X					
Bodø	X					X
Narvik/Fagernes	X				X	X
Rolvøy				X		

For ytterligere informasjon om tjenestetilbud fra terminaloperatører, se operatørenes nettsider.

[CargoNet](#)
[Green Cargo](#)
[Mosjøen Industrierterminaler](#)
[CollieCare](#)
[Axess](#)

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.

7.3.3.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Se kapittel 7.3.1.1 Generell informasjon med lenke til vedleggene til de ulike terminalene.

7.3.3.4 Priser

Tilgangen til godsterminaler i Bane NORs regi prises i henhold til marginalkostnaden. Bane NOR har ikke hatt en økonomimodell egnet for kostnadsbelastning på denne type tjenester. For å anslå størrelsen på aktuelle drift- og vedlikeholdskostnader knyttet til godsterminaler og hensettingsspor benyttet Bane NOR kostnadstall for Alnabru som representant for eldre terminaler og Ganddal som representant for nyere terminaler. Dette ga en årlig gjennomsnittskostnad på NOK 650 pr. meter i 2018-priser for kombi-/vognlastterminaler eksklusiv kapitalbindingen. Basert på sporlengdene på terminalene ble kostnadene for den enkelte terminal kalkulert. Basert på antall anløp pr. terminal ble marginalkostnadene for tilgang til godsterminalene estimert ved minste kvadraters metode. Dette framgår av kapittel 2.5 og 3.2.2 i vedlegg 5 [Tilgang til godsterminal](#) (tidligere kalt Tjenestekatalogen) som ble utarbeidet i 2016 og revidert i 2024.

For tømmerterminaler vil kostnadene være vesentlig lavere.

Prising for bruk av kombi-/vognlastterminal er todelt:

- Del 1. Bane NOR innkrever terminalavgift – se tabeller under.
- Del 2. Leverandør av terminaltjenester tar betalt for tjenestene som ytes.

Del 1

Bane NOR innkrever terminalavgift etter følgende satser:

Tabell 5: Priser for tilgang til kombi-/vognlastterminaler (2024-priser).

Terminal	Pris per toganløp
----------	-------------------

Alnabru	212
Rolvøy	341
Kristiansand/Langemyr	341
Ganddal	341
Bergen/Nygårdstangen	341
Åndalsnes	341
Trondheim/Brattøra/Heimdal	141
Mosjøen	341
Mo i Rana	341
Fauske	296
Bodø	341
Narvik/Fagernes	341

For følgende tømmerterminaler er prisene:

Tabell 6: Priser for tilgang til tømmerterminaler (2024-priser).

Terminal	Pris per toganløp
Atna	28
Auma	28
Borgestad	28
Braskereidfoss	28
Bø	28
Flesberg	28
Formofoss	28
Hove	28
Hønefoss	28
Jevnaker	28
Koppang	28
Kvam	28
Lassemoen	28
Lunde	28
Nesbyen	28
Norsenga	28
Steinkjer	28
Støren	28
Sørli	28
Vestmo	28

Det betales kun for avgangsterminal og for tog som kjører minst 5 kilometer fra denne.

Del 2

Leverandør av terminaltjenester tar betalt for tjenestene som ytes.

Alle servicetjenester i godsterminaler utføres av terminaloperatører som er godkjente av Bane NOR.

Jernbaneforetak må selv inngå tjenesteavtale med disse terminaloperatørene.

Tabell 7: Terminaloperatør som utfører tjenester ved de ulike terminalene

Terminal/Operatør	CargoNet	Green Cargo	Moesjøen Industriterminal	CollieCare	Auto Transport	Axess
Alnabru	X	X				
Nybyen/Drammen						
Kristiansand/Langemyr	X					
Gaddal	X	X			X	X
Bergen/Nygårdstangen	X	X				
Åndalsnes		X				
Trondheim/Brattøra	X	X				X
Trondheim/Heggstadmoen	X	X			X	X
Mosjøen			X			
Mo i Rana	X					X
Fauske	X					
Bodø	X					X
Narvik/Fagernes	X				X	X
Rolvøy				X		

For ytterligere informasjon om tjenestetilbud fra terminaloperatører, se operatørenes nettsteder.

[CargoNet](#) 

[Green Cargo](#) 

[Moesjøen Industriterminaler](#) 

[CollieCare](#) 

[Axess](#) 

7.3.3.5 Tilgangsbetingelser

Tilgangsbetingelser for bruk av godsterminaler er todelte:

Del 1. Bane NORs tilgangsbetingelser.

Del 2. Terminaloperatørenes vilkår for tjenestene som ytes.

Del 1 Bane NORs tilgangsbetingelser.

Tilgangsvilkår for jernbaneforetak til laste og losseområder på Bane NORs godsterminaler, utover tildelte ruteleier gjennom kapasitetsfordelingsprosess, er følgende:

- Data skal utveksles med Bane NORs terminaloperasjon system (TOS). Detaljer i datautveksling er redgjort for i [AST, vedlegg 2](#).
- Jernbaneforetak som gjør bruk av tjenester på Bane NORs intermodale godsterminaler må ha avtale med terminaloperatør som innehar gyldig tilgangsavtale med Bane NOR, eller selv inngå slik avtale.
- Øvrige bestemmelser finnes i [Terminalhåndboken](#) .

Hvordan bli terminaloperatør



Del 2

Terminaloperatørenes vilkår for tjenestene som ytes.

Tabell 8: Terminaloperatør som utfører tjenester ved de ulike terminalene

Terminal/Operatør	CargoNet	Green Cargo	Mosjøen Industriterminaler	CollieCare	Auto Transport	Axess
Alnabru	X	X				
Nybyen/Drammen						
Kristiansand/Langemyr	X					
Ganddal	X	X			X	X
Bergen/Nygårdstangen	X	X				
Åndalsnes		X				
Trondheim/Brattøra	X	X				X
Trondheim/Heggstadmoen	X	X			X	X
Mosjøen			X			
Mo i Rana	X					X
Fauske	X					
Bodø	X					X
Narvik/Fagernes	X				X	X
Rolvøy				X		

For ytterligere informasjon om tjenestetilbud fra terminaloperatører, se operatørenes nettsteder.

[CargoNet](#)

[Green Cargo](#)

[Mosjøen Industriterminaler](#)

[CollieCare](#)

[Axess](#)

For ytterligere informasjon om godsterminalene og hvilke tjenester som ytes ved disse, se kapittel

7.3.3.2 og [vedlegg 7.3.3 Godsterminaler](#).

7.3.3.6 Kapasitetsfordeling

Kapasitet tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Se del 4: Kapasitetsfordeling.

For å bidra til effektiv benyttelse av Bane NORs terminaler er det lagt opp til makstider for lasting og lossing. Makstidene er et utgangspunkt for sporplanleggingen. Avvik kan godtas dersom sporkapasitet er tilgjengelig og der avvik fra makstidene medfører en mer effektiv bruk av terminalen.

Makstider for kombiterminaler:

- 2 timer avgående tog
- 2:15 ankommende tog
- 3:30 spiss-snuing

Makstid for tømmerterminaler: 5 timer for lasting og lossing.

Prinsipper for samordning

Hensikt

Disse prinsippene angir hva Bane NOR vil vektlegge når vi kommer med forslag til kapasitetsfordeling i godsterminaler under samordningsprosessen. Hensikten er å sikre nøytral, forutsigbar og samfunnseffektiv tildeling av plass i laste-/lossespor i Bane NORs godsterminaler.

Bakgrunn

Bane NOR skal så langt som mulig imøtekomme alle søknader om spor i godsterminaler. Når vi mottar flere søknader enn det er kapasitet til, skal Bane NOR forsøke å samordne søknadene (se mer om samordningsprosessen i punkt 4.5.4). I samordningsprosessen har Bane NOR anledning til å komme med forslag til hvordan kapasiteten skal fordeles. Forslaget kan innen rimelige grenser avvike fra det som er søkt om.

Bane NORs godsterminaler har laste-/lossespor med varierende forutsetninger som for eksempel sporlengde, behov for skiftekapasitet, nærhet til depot mv. Bane NOR vil foreslå fordeling av kapasitet som hensyntar egenskapene til godsterminalen samt formålet og egenskapene til de aktuelle godstogene, for å gi en mest mulig effektiv utnyttelse av kapasiteten på terminalen.

Hvis jernbaneforetakene ikke godtar Bane NORs forslag til fordeling av kapasitet, vil prosessen gå videre til tvisteløsning, og eventuelt erklæring av overbelastning og bruk av samfunnsøkonomisk analyse for å løse den aktuelle konflikten.

Forutsetninger for søknader om kapasitet i godsterminaler

Jernbaneforetakene søker konkrete laste-/lossespor i ruteplansøknaden. Som forutsetning for rutesøknaden fastslår Bane NOR følgende krav:

- Veiledende tider i laste-/lossespor er den tidsslot som jernbaneforetaket tildeles i det aktuelle laste-/lossespolet. Jernbaneforetaket kan ikke kreve mer tid i laste-/lossespor enn hva som er angitt som veiledende tid.
- Terminalspesifikke driftsvilkår er krav som Bane NOR stiller til jernbaneforetaket ved bruk av terminalen. Slike driftsvilkår kan være relatert til bruk av laste-/lossespor, hensettingsspor, depotområder, anleggsperioder etc. Terminalspesifikke driftsvilkår skal være tilgjengelige via Bane NORs Terminalhåndbok og/eller publiseres via oppstartsbrev for kommende ruteplanprosess.
- For å sikre at terminalen drives effektivt og forsvarlig er det også behov for noe «luft» mellom tog. Bane NOR kan derfor eksempelvis holde av noe kapasitet til skadde vogner eller andre forhold som er nødvendig for å sikre forsvarlig drift av terminalen.

Prioritering av PaPs-ruter

Pre-arranged Paths (Paps-ruter) er forhåndskonstruerte ruter på godskorridorer til/fra Europa gjennom Sverige og Danmark i samarbeid med flere europeiske land. Norge inngår i godskorridoren ScanMed RFC. Disse PaPs-rutene skal inkludere både kapasitet på linjen og i laste-/lossespor. For hver PaPs-rute tildeles det derfor en slot i et spesifikt terminalspor. Kapasiteten i relasjon til PaPs defineres i forkant av

den ordinære kapasitetsfordelingsprosessen og tilgjengeliggjøres som ferdige katalogruteleier som togselskap kan søke på. PaPs-rutene, inkludert tid i på godsterminalen, er forhåndsdefinerte og kommer derfor ikke til å endres i kapasitetsfordelingsprosessen.

Prinsipper for forslag til kapasitetsfordeling i samordningen

Hvis Bane NOR finner at ikke alle søknadene kan imøtekommes fullt ut, vil vårt forslag til kapasitetsfordeling på terminalen basere seg på prinsippene som er listet opp nedenfor. Prinsippene står i prioritert rekkefølge.

Prinsipper for forslag til kapasitetsfordeling

1. Toglengde i forhold til laste-/lossesporlengde. Lange laste-/lossespor skal fortrinnsvis brukes til lange tog.
2. Rutetider (avgangs-/ankomsttid). Lasting skal starte så nær avgangstid som mulig. Lossing skal startes så nær ankomsttid som mulig.
3. Minimering av skifting. Skifting skal i kapasitetsfordelingen forsøkes å minimeres.
4. Nærhet til depot. Fordeling av kapasitet i laste-/lossespor skal hensynta nærhet til depot.
5. Minimering av endringer i søknader om internasjonale ruteleier.
6. Eventuelle andre relevante forhold, herunder økonomiske konsekvenser, som søkeren kan bli stilt ovenfor og som søkeren har gjort gjeldende i forbindelse med søknaden om kapasitet.

Hvis jernbaneforetakene har søkt om andre spor enn de sporene man etter prinsippene kvalifiserer for, vil Bane NOR ta opp dette med selskapet for å se om det kan være aktuelt med andre løsninger.

Avvik fra prinsippene for samordning

Terminalene må ha mulighet til å fravike prinsippene hvis det er operasjoner som vil fungere bedre med andre løsninger. Eksempelvis hvis det er mer hensiktsmessig å benytte alle spor, selv om prinsippene isolert sett vil medføre at noen spor benyttes lite. Hvis Bane NOR baserer forslag til kapasitetsfordeling på forhold som avviker fra prinsippene for samordningen skal dette skje i samråd med berørte jernbaneforetak, og begrunnes skriftlig.

7.3.4 Skiftestasjoner og skifteanlegg

7.3.4.1 Generell informasjon

Skifting kan utføres flere steder i Bane NORs nettverk. Ved enkelte lokasjoner tilbyr jernbaneforetak skifting som kommersiell tjeneste. Skifting utenom disse områdene kan også utføres av jernbaneforetak selv hvor baneforholdene tillater dette.

For oversikt over lokasjoner hvor skifting tilbys av jernbaneforetak som kommersiell tjeneste, se tabell under.

7.3.4.2 Tjenester

Tabell 9: Jernbaneforetak som tilbyr skifting på ulike lokasjoner

Operatør/Terminal	CargoNet	Green Cargo	Grenland Rail
Alnabru	X	X	X
Sundland (Drammen)	X		X
Elverum			X
Kongsvinger			X
Hamar			X

Halden			X
Kongsberg/Flesberg			X
Ørvik (Brevik)			X
Borgestad			X
Ganddal	X		
Bergen/Nygårdstangen	X		
Trondheim/Stasjon	X		
Narvik/Fagernes	X		

Operatører som tilbyr skifting

For ytterligere informasjon om tjenestetilbud fra operatører som tilbyr skifting, se operatørens nettsted.

[CargoNet](#) 

[Grenland Rail](#) 

[OnRail](#) 

[BLS Rail](#) 

Bane NOR tilbyr for tiden ikke skifting. Hvis behov, kan Bane NOR formidle kontakt med virksomhet som kan foreta skifting på andre steder enn de som er nevnt i tabellen over.

Kontakt Bane NOR OSS

 E-post

oss@banenor.no

7.3.4.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Se informasjon om Sundland og Alnabru i [vedlegg 7.3.3 Godsterminaler](#).

7.3.4.4 Priser

Prising for bruk av skifteanlegg er todelt.

Del 1. Bane NOR innkrever terminalavgift - se kapittel 7.3.3.4

Del 2. Leverandør av skiftetjenesten tar betalt for tjenesten.

Tabell 10: Jernbaneforetak som utfører skiftetjenester ved ulike lokasjoner

Terminal/Operatør	CargoNet	Green Cargo	Grenland Rail
Alnabru	X	X	X
Sundland/Drammen	X		X
Elverum			X
Kongsvinger			X
Hamar			X
Halden			X
Kongsberg/Flesberg			X
Ørvik (Brevik)			X

Borgestad			X
Ganddal	X		
Bergen/Nygårdstangen	X		
Trondheim/Stasjon	X		
Narvik/Fagernes	X		

Operatører som tilbyr skifting

For ytterligere informasjon om tjenestetilbud fra operatører som tilbyr skifting, se operatørens nettsted.

[CargoNet](#) 

[Grenland Rail](#) 

[OnRail](#) 

[BLS Rail](#) 

7.3.4.5 Tilgangsbetingelser

Tilgangsvilkår til skifteområdene er:

- Tildelt ruteleie gjennom kapasitetsfordelingsprosessen.
- Jernbaneforetak får rett til å benytte Bane NORs skifteområder ved å inngå AST med Bane NOR.

Operatører som tilbyr skifting

For ytterligere informasjon om tjenestetilbud fra operatører som tilbyr skifting, se operatørens nettsted.

[CargoNet](#) 

[Grenland Rail](#) 

[OnRail](#) 

[BLS Rail](#) 

7.3.4.6 Kapasitetsfordeling

Kapasitet tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Se del 4: Kapasitetsfordeling.

7.3.5 Driftsbanegårder og hensetting

7.3.5.1 Generell informasjon

Bane NOR tilbyr hensetting på en rekke steder over hele landet. For nærmere informasjon om de enkelte driftsbanegårder og hensettingsanlegg, se [vedlegg 7.3.5 Driftsbanegårder og hensetting](#).

7.3.5.2 Tjenester

Tjenesten omfatter «parkering» av så vel person- som godstog, både driftspausebasert og langsiktig.

Bane NOR tilbyr ikke selv klargjøringstjenester som innvendig vask o.l. Brukere har mulighet for egenlevering av denne typen tjenester på Bane NOR sine anlegg.

For informasjon om tjenester som tilbys eller kan tilbys ved det enkelte anlegg, se [vedlegg 7.3.5 Driftsbanegårder og hensetting](#).

Informasjon om strømforsyning for hensatte kjøretøy på Bane NORs anlegg

Kjøretøy med egen strømvaktaker:

- Hovedløsning: Fra kontaktledningen (inklusive redundans).
- Mulig midlertidig reserveløsning: Eksisterende togvarmeposter for kjøretøy med tilkoblingsmulighet.

Kjøretøy uten egen strømvaktaker:

- Hovedløsning: Fra togvarmepost.

Hovedvilkår

- Hensetting under spenningssatt kontaktledning skal oppfylle vilkår med tanke på elsikkerhet, mottatt strømforsyning eller ikke.
- Klatrevennlig materiell kan ikke stå under spenningssatt kontaktledning uten riktig områdesikring, jf. TRV om gjerder.
- Vilkår for elsikkerhet inkludert hvilket materiell som vurderes som klatrevennlig er beskrevet i TRV og SJN 2.9 samt TJN 3.20.

7.3.5.3 Beskrivelse av serviceanlegg

For beskrivelser av det enkelte anlegg se [vedlegg 7.3.5 Driftsbanegårder og hensetting](#).

For nærmere informasjon om lokalisering av og eierskap til hensettingsspor, kontakt Bane NOR.

Kontakt Bane NOR OSS

✉ E-post

oss@banenor.no

7.3.5.4 Priser

Tilgangen til Bane NORs hensettingsspor prises i henhold til marginalkostnaden, og er inkludert i den minste pakken med tjenester.

Priser hensetting av persontog

Hensetting (togparkering) av persontog vil bli priset i henhold til den kostnad som kreves for å yte tjenesten inkludert en rimelig fortjeneste.

Hensettings-/parkeringskostnaden består av:

- Drift og vedlikehold
- Trafikkstyring
- Administrasjon
- Kapitalkostnader

I forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen fastsettes også behovet for hensetting. Prisene er i utgangspunktet et års «abonnement» og er fastsatt pr. meter togmateriell. Det er to

hensettingsområder, Lodalen og Drammen, der bruken prises på timer. På disse to hensettingsområdene er prisene også på abonnementsbasis, men da fastsatt ut fra antall tildelte timer.

Parkering under 1 time er gratis i flerbrukeranleggene.

For mer informasjon om prisingen av hensettingsområder se rapport [Prising av hensetting for person-tog](#) (vedlegg til Network Statement 2022).

Tabell 11: Abonnementspriser for hensetting/parkering (2024-priser)

Hensettingsområder	Årspris pr. meter	Timepris pr. meter
Østlandet	4 930	1,36
Resten av landet	2 797	0,77

Når det gjelder hensetting, fakturerer Bane NOR det enkelte jernbaneforetaket ut ifra kjøretøyets lengde.

Priser for hensetting av godstog

Prisene for hensetting av godstog bygger på en prismodell som ble innført i 2023. For dokumentasjon, se [Prising av bruk av hensettingsspor for godstog](#), høringsvedlegg til Network Statement 2023.

Fakturering av kostnader for bruk av hensettingsspor skal baseres på tildelt hensetting i ruteplan som er registrert i Bane NORs IT-system til kapasitetsfordeling TPS/HDVG. Det er derfor viktig at jernbaneforetak melder inn sitt hensettingsbehov i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen eller i forbindelse med operativ ruteplanlegging. Hensetting av togmateriell som ikke er i bruk, men som er parkert på områder som eies av Bane NOR skal også meldes inn i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen. Hensatt togmateriell som ikke blir registrert i TPS/HDVG må fjernes.

Driftshensetting

Bruk av hensettingsspor vil være gratis de første 48 timene etter ankomst ved terminal/hensettingsområde.

Segmentering

Det vil være én sats for bruk av hensettingsspor på A-områder, og én for resten av landet, B-områder. Satsen i A-områder vil være høyere enn i B-områder. I denne omgang er det kun Alnabru som vil defineres som A-område.

Prisenhet

Det vil bli en abonnementsbasert prising for bruk av hensettingsspor for godstog. Det vil si at jernbaneforetak betaler en årlig pris basert på planlagt hensetting i ruteplanen.

Jernbaneforetak betaler en sats per time per påbegynt 100 meter hensatt materiell, avhengig av om det er driftshensetting eller langtidshensetting og om hensettingen skjer på et A- eller B-område.

Hensetting utenom ruteplan

Ved oppståtte behov som ikke er med i ruteplan, vil jernbaneforetak måtte betale en timepris tilsvarende timeprisen ved tildelt hensetting.

Kostnadsgrunnlag og priser

Kostnadselementene som inngår er drift og vedlikehold, avskrivninger og trafikkstyring.

Pris skal ikke overstige kostnaden ved å yte dem, med et tillegg for en rimelig fortjeneste. I dette tilfellet settes prisene betydelig lavere enn kostnaden knyttet til å yte tjenesten. Følgende priser vil være gjeldende fra 2024:

Tabell 12: Pris per time per påbegynt 100 meter materiell i kroner (2024-priser)

Område	Pris første 48 timer	Pris etter 48 timer
--------	----------------------	---------------------

Alnabru	0	29
Andre områder	0	6

7.3.5.5 Tilgangsbetingelser

Jernbaneforetak og andre søkere gis rett til å benytte spor frem til driftsbanegårder/hensettingsanlegg ved å inngå AST med Bane NOR. Jernbaneforetak og andre søkere kan søke til Bane NOR om å bruke Bane NORs driftsbanegårder og eventuelle tjenester Bane NOR yter der, til de til enhver tid gjeldene priser.

Bruk av sidespor for lagring av kjøretøy:

- Korttidslagring: Søkere som har behov for spor til lagring av kjøretøy som benyttes i daglig og regelmessig drift skal melde inn dette behovet i kapasitetsfordelingsprosessen, jf. del 4: Kapasitetsfordeling.
- Langtidslagring: Søkere som har behov for sporplass til langtidslagring av kjøretøy skal ta behovet opp med Bane NORs OSS.

En forespørsel skal inneholde følgende opplysninger:

- Behov for sporplass målt i meter
- Eventuelt behov for tilleggstjenester (som for eksempel elektrisk kraft til togoppvarming)
- Foretrukket lagringssted
- Aksellast

Alle behov for tilgang til spor for arbeid på kjøretøy herunder renhold skal foregå i henhold til regler fastsatt i Bane NORs [Operativt Regelverk](#).

Kontakt Bane NOR OSS

✉ E-post

oss@banenor.no

7.3.5.6 Kapasitetsfordeling

Kapasitet tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Se del 4: Kapasitetsfordeling.

7.3.6 Vedlikeholdsanlegg

7.3.6.1 Generell informasjon

Samtlige vedlikeholdsanlegg i Norge der det tilbys tjenester til jernbaneforetak eies pr. 2020 av Bane NOR. Bane NOR har likevel ulike roller på de ulike anleggene.

En rekke av Bane NORs vedlikeholdsanlegg leies ut med eksklusive avtaler, enten til jernbaneforetak eller til vedlikeholdsutøver. I disse anleggene er det ikke Bane NOR som tilbyr eller på annen måte styre kapasiteten i anlegget.

Dette gjelder følgende anlegg:

- Alnabru (Oslo)
- Bergen
- Bodø
- Brattøra (Trondheim)
- Fagernes (Narvik)
- Filipstad (Oslo)
- Flåm
- Hamar (verkstedet skal avvikles innen utgangen av 2024)
- Kongsvinger
- Kvaleberg (Stavanger)
- Lodalen Fjellstallen (Oslo)

På øvrige vedlikeholdsanlegg tilbyr og styrer Bane NOR kapasiteten i anlegget. Vedlikeholdsutøvere som opererer på disse vedlikeholdsanleggene har ikke eksklusiv tilgang. Jernbaneforetak som inngår avtale med Bane NOR om tilgang står fritt til å benytte andre tilbydere av vedlikeholdstjenester på anleggene.

Dette gjelder følgende anlegg:

- Grorud (Oslo)
- Lodalen (Oslo)
- Marienborg (Trondheim)
- Skien
- Sundland (Drammen)

En oversikt over samtlige vedlikeholdsanlegg finnes i [vedlegg 7.3.6 Verksteder](#).

7.3.6.2 Tjenester

Vedlikehold av togmateriell (vedlikeholdstjenester) tilbys ikke av Bane NOR.

Bane NOR legger opp til egenlevering av vedlikeholdstjenester på de anleggene der Bane NOR tilbyr og styrer kapasiteten. Jernbaneforetak er selv ansvarlig for å inngå avtale om disse tjenestene med en vedlikeholdsutøver eller bruke egne ressurser.

For informasjon om tjenester i anlegg der Bane NOR ikke styrer kapasiteten, se [vedlegg 7.3.6 Verksteder](#).

7.3.6.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Tabellene under beskriver hvilke fasiliteter som finnes på det enkelte vedlikeholdsanlegg.

Tabell 13: Anlegg tilpasset persontogmateriell

Fasiliteter på anleggene	Bergen	Bodø	Filipstad	Flåm	Grorud, Oslo	Kvaleberg, Stavanger	Lodalen, Oslo	Marienborg, Trondheim	Skien	Sundland, Drammen
Løfteanlegg	X				X	X	X	X	X	X
Traverskraner	X		X		X	X	X	X	X	X
Hjuldreiebank	X				X	X	X	X	X	
Togvaskemaskin	X		X	X	X	X	X	X	X	X
Toalettømmeanlegg	X		X		X	X	X	X	X	X
Vannfyllingsanlegg	X		X		X	X	X	X	X	X

Miljøstasjon	X				X	X	X	X	X	
Togvarmeanlegg	X				X	X	X	X	X	X
Anlegg for taktilgang	X		X		X	X	X	X	X	X
Tine-/tørkeanlegg		X	X		X	X	X	X	X	X
Tilgang under kjøretøy (grav eller søylespor)	X	X			X	X	X		X	X
Delelager	X				X	X	X	X	X	X
Fasilitet for kadaversanering								X		X
Dieselpåfyllingsanlegg								X		
Fasilitet for lakkering					X					

Tabell 14: Anlegg tilpasset godstogmateriell

Fasiliteter på verkstedene	Alnabru, Oslo	Brattørra, Trondheim	Fagernes, Narvik	Hamar	Kongsvinger	Lodalen, Fjellstallen
Løfteanlegg	X				X	
Traverskraner	X			X	X	X
Hjuldriebenk						
Togvaskemaskin						
Toalettømeanlegg						
Vannfyllingsanlegg						
Miljøstasjon						
Togvarmeanlegg						
Anlegg for taktilgang						X
Tine-/tørkeanlegg						
Tilgang under kjøretøy (grav eller søylespor)	X				X	X
Delelager						X
Fasilitet for kadaversanering						
Dieselpåfyllingsanlegg						
Fasilitet for lakkering				X		

Se [vedlegg 7.3.6 Verksteder](#) for mer detaljerte beskrivelser. Bane NOR gjør oppmerksom på at avvik kan forekomme ettersom tilbudet utvikles.

7.3.6.4 Priser

I den grad bruk av anlegget forutsetter bruk av jernbaneinfrastruktur som prises tilsvarende som den minste pakken med tjenester, prises dette som del av den minste pakken med tjenester. Dette gjelder uavhengig av hvem som eier serviceanlegget og hvem som styrer kapasiteten i selve anlegget.

Tilbydere av vedlikeholdstjenester som ytes ved anleggene fastsetter selv priser for sine tjenester. For informasjon om disse se aktørene nettsteder:

Tilbydere av vedlikeholdstjenester

[Agilia AS](#) 

[EuroMaint](#) 

[Mantena](#) 

[Nordisk Togteknikk](#) 

[Sodexo AS](#) 

[Stadler](#) 

7.3.6.5 Tilgangsbetingelser

Bane NORs generelle tilgangsbetingelser er beskrevet i del 3: Tilgangsbetingelser.

For vedlikeholdsanlegg der Bane NOR styrer kapasiteten må søker inngå avtale med Bane NOR om tilgang. Jernbaneforetak og andre søkere som ønsker avtale kan kontakte Bane NOR ved Pål Anthonsen.

Pål Anthonsen

Rådgiver forretningsutvikling



E-post

pal.sigurd.anthonsen@banenor.no

Vedlikeholdsutøver fastsetter selv vilkår for tjenestene som ytes.

Bane NOR fastsetter ikke tilgangsbetingelser for anlegg der Bane NOR ikke styrer kapasiteten i anlegget. Se kapittel 7.3.6.1 for oversikt over hvilke anlegg dette gjelder.

7.3.6.6 Kapasitetsfordeling

Sportilgang fram til vedlikeholdsanlegg tildeles gjennom Kapasitetsfordelingsprosessen. Se del 4: Kapasitetsfordeling.

Kapasitet i de vedlikeholdsanleggene der Bane NOR styrer kapasiteten tildeles i henhold til «rutine for styring og forvaltning av sporbruksplan» – se [Verkstedhåndboken](#).

Kapasitetsfordeling i de vedlikeholdsanleggene der Bane NOR ikke styrer kapasiteten fastsettes og beskrives av den som styrer kapasiteten. Se [vedlegg 7.3.6 Verksteder](#).

7.3.7 Andre tekniske anlegg, herunder rengjørings- og vaskeanlegg

7.3.7.1 Generell informasjon

Vedlegg med oversikt over tjenester i andre tekniske anlegg, herunder rengjørings- og vaskeanlegg – Se [vedlegg 7.3.6 Verksteder](#) og [vedlegg 7.3.5 Driftsbanegårder og hensetting](#).

Samtlige rengjørings- og vaskeanlegg er per 2020 tilknyttet vedlikeholdsanlegg.

7.3.7.2 Tjenester

7.3.7.2.1 Avisingsanlegg

Avisingsanlegg finnes på følgende sted:

- Alnabru godsterminal

Anlegget skal kunne betjene 4000 meter med godstog i døgnet.

7.3.7.2.2 Installasjoner knyttet til «Tilstandsovervåking av rullende materiell»

5 hjulskadedetektorer/hjulslagdetektorer og 3 akustiske lagerskadedetektorer (2020) er knyttet opp mot et sentralt overvåkingssystem (per august 2020 FleetONE) som eies og driftes av Bane NOR. Passeringer av respektive detektorer gir status på alle togets hjul og hjullager, og kan avdekke hjulslag, skader på hjullager eller andre skader på hjul. Jevnlig overvåking av tilstanden på eget rullende materiell ved hjelp av systemet må jernbaneforetak selv ivareta, og jernbaneforetaket har selv ansvaret for å utnytte gevinsten av systemet.

Ytterligere 2 hjulskadedetektorer/hjulslagdetektorer er knyttet opp til andre systemer (ikke tilgjengelig).

Togleder (Bane NOR) vil motta alarm fra systemet når et hjulslag overskrider definert terskel. Toget skal da etter instruksjoner fra togleder, redusere hastigheten eller stoppe, avhengig av alvorlighetsgrad. Grunnen til dette er at svært kritiske tilstander vil gi alvorlig skade på infrastrukturen over lengre strekninger dersom toget ikke stopper eller reduserer farten.

I tilfeller hvor infrastrukturen skades, vil systemet bli benyttet for å vurdere hvem som er ansvarlig for skaden, noe som kan føre til krav om erstatning fra ansvarlig part, potensielt et jernbaneforetak.

Systemet er tilgjengelig via WEB-grensesnittet FleetONE. Følg lenken ved behov for tilgang, trykk på registrer oppe i høyre hjørne. Administrator må godta før man får tilgang. For hjelp kontakt OPM-brukerstøtte.

FleetONE

Logg inn 

Kontakt OPM Brukerstøtte

 Telefon

[+47 73410110](tel:+4773410110)

 E-post

opm.brukerstotte@banenor.no

Prinsipper for RFID-merking av tog/vogner

Alt rullende materiell skal være utstyrt med RFID-brikker. Jernbaneforetak har selv ansvar for at alle tog/vogner er utstyrt med RFID-brikker i henhold til gjeldene prinsipper, og at oppbygningen av IDen til brikken er korrekt. RFID brukes for identifisering av rullende materiell i overvåkingssystemet, og gir derfor en entydig og rask varsling til jernbaneforetaket ved hjulslag og/eller lagerskader. Da RFID-merking er påbudt kan Bane NOR gi sanksjoner mot jernbaneforetak som ikke overholder kravet, blant annet i form av bøter.

Last ned veiledning for RFID

 [Prinsipper for RFID-merking av tog eller vogner](#)

(PDF 164,61 KB)

Bane NOR har økt fokuset på prediktivt vedlikehold og som et ledd i dette vil det årlig bli utført stikkprøver av Bane NOR, ved hjelp av FleetONE, på tilstanden til hjul og hjullager hos de ulike

jernbaneforetakene. Ved avdekking av dårlig vedlikehold/oppfølging vil Bane NOR kreve bedret oppfølging og vedlikehold fra det berørte jernbaneforetaket, for å redusere slitasjen på infrastrukturen.

Da jernbaneforetaket er den parten som får størst gevinst av systemet, ved at data og prediksjon fra systemet kan brukes til å optimalisere jernbaneforetakets vedlikehold av hjul og hjullager, vil support-kostnadene til leverandøren av systemet (per august 2020 Track IQ) falle på jernbaneforetaket selv. Som eier av detektorene vil Bane NOR ta kostnadene knyttet til drift og vedlikehold av detektorene. Bane NORs vedlikeholdsavtale med leverandøren av systemet vil inneholde en henvisning til en standard delavtale for support jernbaneforetaket kan benytte seg av.

Varmgangsdetektorer

Bane NOR har per august 2020 fem varmgangsdetektorer i bruk, en ved Gravhalsen på Bergensbanen, tre nær Trondheim og en på Ofotbanen.

Målingene fra detektorene nær Trondheim blir behandlet ved hver enkelt installasjon og overføres til en SQL-database på Marienborg i Trondheim. Eventuelle alarmer vil overføres direkte via et eget grensesnitt til togleder i Region Midt som stopper tog og videreformidler til jernbaneforetak.

Alarmer fra detektoren ved Gravhalsen mottas av togleder i Bergen via lokalt vaktlag. Data fra denne detektoren er også tilgjengelig via et WEB-grensesnitt og jernbaneforetak som ønsker kan få tilgang til data fra sine tog.

7.3.7.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Tabell 15: Oversikt over hjulskadedetektorer/hjulslagdetektorer

Lokasjon	Bane	Detaljer	FleetONE
Langum	Sørlandsbanen	Mellom Gulskogen stasjon og Mjøndalen stasjon	Ja
Huseby	Drammensbanen, venstre hovedspor	Mellom Brakerøya stasjon og Lier stasjon	Ja
Høyseth	Dovrebanen	Mellom Ler stasjon og Lundamo stasjon	Ja
Skatval	Nordlandsbanen	Mellom Skatval stasjon og Langstein stasjon	Ja
Straumsnes	Ofofbanen	Mellom Djupvik stasjon og Straumsnes stasjon	Ja
Haugfjell	Ofofbanen	Mellom Katterat stasjon og Bjørnfjell stasjon	Nei
Gravhalsen	Bergensbanen	Mellom Myrdal stasjon og Upsete holdeplass	Nei

Tabell 16: Oversikt over akustiske lagerskadedetektorer

Lokasjon	Bane	Detaljer	FleetONE
Huseby	Drammensbanen, begge hovedspor	Mellom Lier stasjon og Brakerøya stasjon	Ja
Skatval	Nordlandsbanen	Mellom Skatval stasjon og Langstein stasjon	Ja
Straumsnes	Ofofbanen	Mellom Djupvik stasjon og Straumsnes stasjon	Ja

Tabell 17: Oversikt over varmgangsdetektorer

Lokasjon	Bane	Detaljer
Haugan	Nordlandsbanen	Mellom Vikhammer stasjon og Midtsand stasjon
Hegra	Meråkerbanen	Øst for Hegra holdeplass
Skatval	Nordlandsbanen	Mellom Skatval stasjon og Langstein stasjon
Straumsnes	Ofofbanen	Mellom Djupvik stasjon og Straumsnes stasjon
Myrdal	Bergensbanen	Før Gravhalstunellen retning Bergen

7.3.7.4 Priser

Priser for support, oppsett og tilpasninger av systemet til individuelle jernbaneforetak, samt kurs, bestemmes ut ifra hvilken avtale hvert enkelt jernbaneforetak ønsker å ha med leverandøren av

systemet. Avtalen må minimum dekke at jernbaneforetakets RFIDer blir registrert i systemet, og at tilstrekkelig vedlikeholdsnivå kan opprettholdes.

Ved en direkte avtale med leverandøren får man tilgang på remote support og andre ulike fordeler. For eksempel vil leverandøren kunne hjelpe med integrasjon mot jernbaneforetakets egne systemer (dataeksport, eksport av arbeidsordre). Leverandøren vil også kunne forbedre referanseverdier for de spesifikke hjullagermodellene jernbaneforetak bruker, samt tilpasse andre parametere. Det finnes også muligheter for utvikling av ny ønsket funksjonalitet.

7.3.7.5 Tilgangsbetingelser

Ikke relevant

7.3.7.6 Kapasitetsfordeling

Ikke relevant

7.3.8 Havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet

7.3.8.1 Generell informasjon

Oversikt over havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet, se [vedlegg 7.3.8 Havneanlegg](#).

7.3.8.2 Tjenester

Bane NOR tilbyr ikke tjenester i havneanlegg.

Se [vedlegg 7.3.8 Havneanlegg](#) for informasjon om hvilke tjenester som tilbys i de ulike anleggene.

7.3.8.3 Beskrivelse av serviceanlegg

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

Se beskrivelse i [vedlegg 7.3.8 Havneanlegg](#).

7.3.8.4 Priser

Den enkelte tilbyder av havneanlegg fastsetter pris for tjenester. Se [vedlegg 7.3.8 Havneanlegg](#).

7.3.8.5 Tilgangsbetingelser

Se [vedlegg 7.3.8 Havneanlegg](#).

7.3.8.6 Kapasitetsfordeling

Se [vedlegg 7.3.8 Havneanlegg](#).

Sportilgang fra og til havneanlegg tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen.

7.3.9 Avlastningsanlegg

7.3.9.1 Generell informasjon

Hovedformål med beredskapsterminal er laste- og losse virksomhet for godstog i tilfeller hvor godstog ikke kan nå bestemmelsesterminal på grunn av uforutsette hendelser.

Bane NOR har en beredskapsportal (Beredskap i Bane NOR) med informasjon om beredskap, som er tilgjengelig på Beredskapsportalen. Det kreves passord for å logge inn på Beredskapsportalen. For å få passord, kontakt Beredskap.

Beredskapsportalen

Taktisk og operativ beredskapsinfo, inkludert rutiner for varsling, håndtering, kommunikasjon og samhandling i nødsituasjoner samt ulike typer analyser.



Kontakt Beredskap

✉ E-post

beredskap@banenor.no

7.3.9.2 Tjenester

Bane NOR legger opp til egenlevering av laste/losse-tjenester på sine avlastingsanlegg.

7.3.9.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Det er avlastningsanlegg på følgende steder:

- Kvam
- Palmafoss Voss
- Støren
- Steinkjer

Se [vedlegg 7.3.9 Avlastningsanlegg](#) for mer informasjon.

7.3.9.4 Priser

Bruker av terminalen skal dekke Bane NORs kostnader for drift og vedlikehold av beredskapsterminal om ikke annet er avtalt. Kostnader som er aktuelle å fakturere er variable, og skal dekke drift og vedlikehold som følge av bruk (herunder snøbrøyting, asfaltering/grusing og reparasjon av skader).

7.3.9.5 Tilgangsbetingelser

Vilkår for bruk av avlastningsanlegg for beredskapsterminal:

1. Hovedformål med beredskapsterminal er laste- og losse virksomhet for godstog i tilfeller hvor godstog ikke kan nå bestemmelsesterminal på grunn av uforutsette hendelser.
2. Sekundært kan beredskapsterminal benyttes til andre formål. Vilkår for sekundærbruk er at virksomhet som benytter beredskapsterminalen skal stille området disponibelt med frist på fire timer etter melding om at terminalen skal benyttes til hovedformålet.

7.3.9.6 Kapasitetsfordeling

Sportilgang tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Jf. del 4: Kapasitetsfordeling.

7.3.10 Påfyllingsanlegg for drivstoff

7.3.10.1 Generell informasjon

Bane NOR tilbyr påfyllingsanlegg for drivstoff på følgende steder:

- Alnabru
- Bodø
- Hamar
- Trondheim - Marienborg
- Mo i Rana
- Røros
- Steinkjer
- Støren
- Åndalsnes

En oversikt over Bane NORs påfyllingsanlegg for drivstoff er gitt i [vedlegg 7.3.10 Påfyllingsanlegg for drivstoff](#).

Forsyning av drivstoff tilbys ved alle påfyllingsanlegg nevnt i [vedlegg 7.3.10 Påfyllingsanlegg for drivstoff](#).

7.3.10.2 Tjenester

Tjenesten Bane NOR leverer består av tilgang til pumpe for påfylling av drivstoff på skinnegående materiell, samt forsyning av drivstoff.

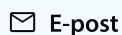
7.3.10.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Samtlige anlegg nevnt i kapittel 7.3.10.1 og beskrevet i [vedlegg 3.6.9 Serviceanlegg](#) er kompatible med alle lokomotiver og motorvogner som trafikkerer jernbanenettet i dag, samt ny Type 76.

Ved spørsmål om teknisk kompatibilitet kontakt Bane NOR ved Jan Lutterloh.

Jan Lutterloh

Regionleder



E-post

jan.lutterloh@banenor.no

En oversikt over påfyllingsanlegg for drivstoff er gitt i [vedlegg 7.3.10 Påfyllingsanlegg for drivstoff](#).

7.3.10.4 Priser

Vederlag for bruk av dieselpåfyllingsanlegget omfatter blant annet følgende kostnadselementer:

- Avskrivning av påhvilende investeringer i tekniske anlegg, leie av tankanlegg.
- Grunnleie for avståelse av nødvendig areal til dieselpåfyllingsanlegget, herunder atkomst for tankbil.
- Kostnader til teknisk drift, korrigerende og sertifisert vedlikehold av dieselpåfyllingsanleggene.
- Administrativ og regnskapsmessig forvaltning av anleggene, herunder avregning av forbruk.
- Kontinuerlig forskuttering og innkjøp av diesel, tilrettelagt for brukers fortløpende driftsbehov.

Ovennevnte kostnadselementer fra bokstav a til bokstav d justeres samlet i henhold til jernbaneforskriften § 6-9 (3) med et tillegg av en rimelig fortjeneste, og fordeles på samtlige togoperatører som til enhver tid benytter anlegget, basert på brukernes bruksomfang (andel av totalt antall liter diesel).

Vederlaget for bruk av drivstoffanlegg faktureres forskuddsvis hvert kvartal basert på forrige års fordeling. A-konto-beløp for postene a til d ovenfor justeres fortløpende iht. etterskuddsvis avregning. For 2020 var gjennomsnittlig påslag for variable kostnader 0,31 NOK/liter.

Post e faktureres etterskuddsvis per måned basert på forbruk og vil bli tillagt en priskompensasjon på 20 øre eks. mva. per liter.

7.3.10.5 Tilgangsbetingelser

Jernbaneforetak og andre søkere får rett til å benytte jernbaneinfrastruktur frem til påfyllingsanlegg for drivstoff der slikt finnes, ved å inngå AST med Bane NOR.

Jernbaneforetak og andre søkere må inngå avtale med Bane NOR om tilgang til forsyning av drivstoff i drivstoffanlegg. Avtale om tilgang gjelder for samtlige anlegg. Tilgang tilbys kun til skinnegående materiell. Skinne-/veimaskiner kan ikke benytte Bane NORs drivstoffanlegg.

Ved signert avtale om tilgang til anleggene utleveres elektronisk kort som oppbevares i kjøretøy og benyttes ved fylling.

Kontakt Bane NOR ved Jan Lutterloh for å inngå avtale om tilgang.

Jan Lutterloh

Regionleder



E-post

jan.lutterloh@banenor.no

Bane NOR tar sikte på å gjennomgå sin forretningsmodell for drivstoffanlegg.

7.3.10.6 Kapasitetsfordeling

Sportilgang tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Jf. del 4: Kapasitetsfordeling.

Vedlegg til Network Statement 2024

2.2.1	Strekningskart
2.2.2.2	Tilknyttet nett
2.3.4.1	Internasjonal profil
2.3.4.2	JBV NO1 - prEN 15273 Dynamisk profil
2.3.4.3	Multipurpose profil
2.3.5.1	Aksellast
2.3.5.2	Metervekt
2.3.6	Linjestigninger og fall
2.3.7	Linjehastighet
2.3.9	Elektrifiserte linjer
2.3.11	Toglederområder og Trafikkstyringssentraler
2.3.12	Kommunikasjonssystemer
2.3.13	System for automatisk hastighetsovervåkning
2.3.13.2	Kommunikasjon for ERTMS
2.4.2.3.1	Rasutsatte strekninger
2.4.2.3.2	Dyrepåkjørsel
2.4.4	Tunneler
3.3.2	Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST)
4.2.4.1	Søknadsskjema om infrastrukturkapasitet – vedlegg til NS 2022 og NS 2023
4.5.4	Metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling
5	Tjenestekatalog
7.3.2	Stasjoner
7.3.3	Godsterminaler
7.3.3.1	Tømmerterminaler
7.3.3.2	Sidespor
7.3.5	Driftsbanegårder og hensetting
7.3.6	Verksteder
7.3.7	Serviceanlegg
7.3.8	Havneterminaler
7.3.9	Avlastningsanlegg
7.3.10	Påfyllingsanlegg for drivstoff

Bane NOR 26. februar 2025

Saksnummer: 202202045

Endringslogg

Oversikt over større endringer i Network Statement 2024.

Gyldig fra	Utgave	Kapittel	Endringer	Publisert
10. des 2023	2024 og 2025	Vedlegg 2.3.4.2 JBV NO1 - prEN 15273 Dynamisk profil	Dokument oppdatert for å rette opp feil.	25. sep 2024
6. sep 2024	2024	Vedlegg 5.2.5, 5.3.2.1, 5.3.2.2 og 5.7.1	Høringsvedleggene Oslo Economics (2022), grunnpris, og påslag har blitt lagt inn i vedleggene for Network Statement 2024 for å gjøre dem enklere å finne.	6. sep 2024
5. aug 2024	2024 og 2025	Vedlegg 2.4.2.3.1 Rasutsatte strekninger	Tabell: Oversikt over rasvarslingsanlegg har blitt lagt til.	5. aug 2024
10. des 2023	2024	Vedlegg 2.3.13 System for automatisk hastighetsovervåking	Kart oppdatert.	11. juli 2024
10. des 2023	2024	5.3.3 Priser for den minste pakken med tjenester	Tabell 3: Priser for 2024 og tabell 4: Eksempel – R11: Eidsvoll–Larvik; Dobbeltsett og morgenrush (ett tog (2024-priser) har blitt oppdatert ettersom det ikke innkreves kapasitetsavgift i 2024 (gjelder hele R24).	08. juli 2024
10. des 2023	2024	5.3.2.2 Kapasitetsavgift	SJT sendte et vedtak etter offentliggjøringen av Network Statement 2024 om at Bane NOR ikke lenger kan innkreve kapasitetsavgift.	26. juni 2024
24. juni 2024	2024 og 2025	Hele dokumentet	Diverse endringer i språk og formatering har blitt gjort i forbindelse med migrering til ny plattform. Disse endringene påvirker ikke innholdet. Endringen inkluderer fjerning eller modifisering av: • Forkortelsene JBF og IF • Setningsfragmenter • Inkonsekvent terminologi • Tegnsetting	24. juni 2024

24. juni 2024	2024 og 2025	Vedlegg 5 Tjenestekatalogen	Vedlegget har blitt oppdatert og byttet navn til 5 Tilgang til godsterminal for å tydeliggjøre vedleggets innhold og bruk.	24. juni 2024
24. juni 2024	2024	4.5.3. Fordeling av restkapasitet (ad hoc søknader)	Kontaktinformasjon er oppdatert.	24. juni 2024
24. juni 2024	2024 og 2025	6.3.3.3 Beredskapsplan for driftsulykker	Tekst oppdatert for å korrigere utdatert informasjon.	24. juni 2024
16. april 2024	2024 og 2025	Vedlegg 2.3.4.2 JBV NO1 - prEN 15273 Dynamisk profil	Profil oppdatert: det er blant annet blitt rettet feil i en formel.	16. april 2024
5. feb 2024	2024 og 2025	6.3.3.2 Uforutsette problemer	Teksten har blitt oppdatert og gjenspeiler nå nåværende praksis.	5. feb 2024
10. des 2023	2024	5.3.2.3 Påslag om infrastrukturavgifter 5.3.3 Priser for den minste pakken med tjenester 5.8.2 Andre prisendringer	Teksten og verdiene er oppdatert som følge av Samferdselsdepartementets meddelelse 1. november 2023 om at påslag for 2024 skal reduseres med 50 prosent.	6. nov 2023
10. des 2023	2024	7.3.3.6 Kapasitetsfordeling	Makstider for lasting/lossing ved terminaler er blitt lagt til.	14. sep 2023
10. des 2023	2024	7.3.3.6 Kapasitetsfordeling	Prinsipper for samordning er tatt inn i nettveiledningen. Disse prinsippene har tidligere vært på separat høring hos berørte togselskaper. Etter en helhetsvurdering finner Bane NOR det riktig å innta prinsippene også i nettveiledningen.	22. aug 2023
10. des 2023	2024	5.3.3 Priser for den minste pakken med tjenester 5.7.1 Ytelsesordning 5.8.1 Årlige prisjusteringer 7.3.2.4 Priser (Stasjoner) 7.3.3.4 Priser (Godsterminaler) 7.3.5.4 Priser (Hensetting)	Prisene er oppdatert/justert fra 2023 priser til 2024 priser i henhold til SSBs kostnadsindeks for drift og vedlikehold av veganlegg.	22. aug 2023
24. juli 2023	2023 og 2024	Vedlegg 2.3.9 Elektrifiserte linjer	Nytt kart over elektrifiserte linjer publisert.	24. juli 2023