

Network Statement 2019

Gyldighetsperiode 9. desember 2018 - 14. desember 2019



Innhold

1. Generell informasjon	9
1.1 Innledning	9
1.2 Formål	9
1.3 Rettslig forankring	9
1.4 Rettslig status	9
1.4.1 Generelle merknader	9
1.4.2 Forpliktelser	10
1.4.3 Klageprosedyre	10
1.5 Network Statements struktur	10
1.6 Gyldighet og oppdateringsprosess	10
1.6.1 Gyldighetsperiode	10
1.6.2 Oppdateringsprosess	11
1.7 Utgivelse	11
1.8 Kontakter	11
1.8.1 Bane NOR	11
1.8.2 OSS, Norge	12
1.8.3 OSS, internasjonalt	12
1.9 Godskorridorer	12
1.10 RailNetEurope – internasjonalt samarbeid mellom infrastrukturforvaltere	13
1.10.1 OSS	14
1.10.2 RNE Verktøy	14
2. Tilgangsbetingelser	16
2.1 Innledning	16
2.1.1 Strekningsvise tilgangsbestemmelser	16
2.2 Generelle tilgangsbetingelser	16
2.2.1 Betingelser for å søke om infrastrukturkapasitet	16
2.2.2 Hvem som kan få tilgang til å trafikkere jernbanenettet (gods- og/eller passasjertog)	18
2.2.3 Lisens	18
2.2.4 Sikkerhetsattest	19
2.2.5 Forsikringsplikt	19
2.3 Generelle forretningsbetingelser	19
2.3.1 Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST)	19

2.3.2	Krav til andre søkere enn JBF	19
2.3.3	Rammeavtale.....	20
2.4	Trafikkregler.....	21
2.4.1	JBFs plikt til å bruke TJN	21
2.4.2	Krav om kontinuerlig tilgjengelig transportledelse	22
2.5	Spesialtransporter	22
2.6	Farlig gods.....	22
2.7	Tillatelse til å ta i bruk kjøretøy – retningslinjer	22
2.7.1	Krav til utstyr i trekkaggregater	23
2.7.2	Gass- og røykvernutstyr på tog	23
2.8	Godkjennelsesprosess for togpersonale.....	23
2.9	Beredskapsplan for driftsulykker	23
2.10	Logging og lagring av samtaler i Bane NORs togradionett.....	24
3.	Infrastruktur	25
3.1	Innledning.....	25
3.2	Jernbanenettets omfang.....	25
3.2.1	Begrensninger	25
3.2.2	Forbindelser til andre jernbanenett	25
3.2.3	Tilleggsinformasjon	27
3.3	Nettbeskrivelse	27
3.3.1	Geografisk plassering	27
3.3.2	Beskrivelse av infrastrukturen.....	27
3.3.3	Trafikkstyring- og kommunikasjonssystemer	30
3.4	Restriksjoner på trafikken.....	32
3.4.1	Jernbaneinfrastruktur til spesielle formål	32
3.4.2	Miljømessige restriksjoner	32
3.4.3	Farlig gods	33
3.4.4	Tunnelrestriksjoner	33
3.4.5	Brorestriksjoner	33
3.5	Tilgjengelighet av infrastrukturen.....	33
3.5.1	Valdresbanen.....	34
3.6	Serviceanlegg	34
3.6.1	Stasjoner for passasjerer	34
3.6.2	Godsterminaler.....	34

3.6.3 Driftsbanegårder og skifteområder	34
3.6.4 Hensettingsspor	35
3.6.5 Vedlikeholdsanlegg	35
3.6.6 Andre tekniske anlegg, herunder rengjørings- og vaskeanlegg	35
3.6.7 Havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet	36
3.6.8 Avlastningsanlegg	36
3.6.9 Påfyllingsanlegg for drivstoff	36
3.6.10 Andre anlegg	36
3.7 Utvikling av infrastruktur	36
4. Kapasitetsfordeling	37
4.1 Innledning	37
4.1.1 Aktører involvert i kapasitetsfordelingsprosessen	37
4.2 Beskrivelse av prosessen	37
4.2.1 Taktisk kapasitetsfordeling	38
4.3 Plan for kapasitetsfordelingsprosessen	41
4.3.1 Plan for kommende rutetermin	42
4.3.2 Fordeling av restkapasitet (ad hoc søknader)	42
4.4 Fordelingsprosessen	44
4.4.1 Samordningsprosessen	45
4.4.2 Tvisteløsningsordningen	46
4.4.3 Overbelastet infrastruktur: definisjon, prioriteringskriterier og prosess	47
4.4.4 Virkninger av rammeavtaler	48
4.5 Fordeling av kapasitet til vedlikehold, fornyelsearbeider og kapasitetsøkende tiltak	48
4.6 Regler for avbestilling og ikke-bruk	48
4.7 Spesialtransporter og farlig gods	49
4.7.1 Spesialtransporter	49
4.7.2 Farlig gods	49
4.8 Særskilte tiltak i tilfelle av driftsforstyrrelser	49
4.8.1 Prinsipper	49
4.8.2 Retningslinjer ved driftsforstyrrelser	50
4.8.3 Forutsette problemer	51
4.8.4 Uforutsette problemer	51
5. Tjenester	53
5.1 Innledning	53

5.2 Den minste pakken med tjenester.....	53
5.2.1 GSM-R-utrustning til kjøretøy	54
5.2.2 Bane NORs elektroniske distribusjonssystem	54
5.2.3 Grafiske ruter	54
5.3 Tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse.....	54
5.3.1 Tilgang til serviceanlegg	54
5.3.2 Levering av tjenester i serviceanlegg	58
5.4 Tilleggstjenester.....	58
5.4.1 Kjørestrøm (elektrisk energi til togframføring)	59
5.4.2 Tjenester for tog.....	59
5.4.3 Tjenester i forbindelse med spesialtransporter og farlig gods	60
5.5 Ekstratjenester.....	60
5.5.1 Adgang til telekommunikasjonsnett.....	60
5.5.2 Fremskaffelse av tilleggsopplysninger	60
5.5.3 Teknisk kontroll av rullende materiell	61
5.5.4 Billettsalg på stasjoner for passasjerer	61
5.5.5 Omfattende vedlikeholdstjenester	61
5.6 Andre tjenester.....	61
5.6.1 Redningstog.....	61
5.6.2 Berging av havarert togmateriell.....	62
5.6.3 Brannvisitasjonstog	62
5.6.4 Tankvogn med vann for slukking av brann langs jernbanelinjen	62
5.6.5 Snøryddingslokomotiv	62
5.6.6 Assistanselokomotiv	62
5.6.7 Opplæringstjenester.....	62
5.6.8 Transport av gods til veiløse plasser.....	63
5.6.9 Utleie av lokaler, bygninger og arealer.....	63
5.6.10 Bagasjetraller på stasjoner	63
5.6.11 Bibliotekttjenester	63
5.6.12 Mulighetsstudier av togmateriell og laster, herunder profilsimuleringer.....	63
5.6.13 Kjøretidsberegning for (nye) typer av kjøretøy	64
5.6.14 Utleie av kjøretøy	64
6. Priser	65
6.1 Prisprinsipper.....	65

6.1.1 Den minste pakken med tjenester	65
6.1.2 Tilgang til serviceanlegg	66
6.1.3 Tjenester i serviceanlegg	66
6.1.4 Tilleggstjenester	66
6.1.5 Ekstratjenester	66
6.1.6 Andre tjenester.....	66
6.2 Prissystem.....	66
6.2.1 Den minste pakken med tjenester	66
6.2.2 Prismodell for andre kategorier av tjenester	71
6.3 Priser	71
6.3.1 Den minste pakken med tjenester	71
6.3.2 Tilgang til serviceanlegg	72
6.3.3 Tjenester i serviceanlegg	74
6.3.4 Tilleggstjenester	76
6.3.5 Ekstratjenester	77
6.3.6 Andre tjenester.....	77
6.4 Finansielle straffer og incentiver	77
6.4.1 Avgift for ikke-bruk.....	77
6.4.2 Reservasjonsavgifter	77
6.4.3 ERTMS rabatter	78
6.5 Ytelsesordning	78
6.6 Prisendringer	79
6.6.1 Årlige prisjusteringer	79
6.6.2 Andre prisendringer	80
6.7 Fakturering.....	80
Vedlegg	82

Ordliste

Nedenfor er en ordliste med forkortelser og definerte begreper som brukes i Network Statement.

RNE har på sin hjemmeside en mer omfattende ordliste på engelsk med begreper som brukes i Network Statement, se www.rne.eu/organisation/network-statements/

Definisjonene er kun til informasjon og er ikke juridisk bindende.

Forkortelser

AST	Avtale om sportilgang og bruk av tjenester
Bane NOR	Bane NOR SF
DSB	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Flytoget	Flytoget AS
IF	Infrastrukturforvalter
JBD	Justis- og beredskapsdepartementet
JBF	Jernbaneforetak
JDIR	Jernbanedirektoratet
NSB	Norges Statsbaner AS
OSS	One Stop Shop
RNE	RailNetEurope
SD	Samferdselsdepartementet
SJN	Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet
SJT	Statens jernbanetilsyn
TJN	Trafikkregler for jernbanenettet

Definisjoner

Avtale om sportilgang og bruk av tjenester Avtale mellom Bane NOR og JBF om bruk av Bane NORs jernbanenett og tjenester, jf. jernbaneforskriften § 10-1 og Network Statement vedlegg 2.3.1

Brannvisitasjonstog Togsett utstyrt med slukkeutstyr og bestemt for slukking av brann

Evakueringstog Togsett bestemt for evakuering av reisende fra havarete tog

Grenseovergang Det punkt eller den stasjon hvor en grenseoverskridende jernbaneforbindelse går over til en annen IF. Uttrykket brukes kun ved kryssing av riksgrense.

Grunnrutemodell En modell med systemruter utviklet for å kunne gjennomføre trafikkavviklingen på strekninger med meget høy kapasitetsutnyttelse. Grunnet det norske jernbanenettets form med Oslo S som ”nav” i et hjul og lange enkeltsporstrekninger, vil endring av grunnrutemodellen påvirke togrutene i hele Norge. Foruten Osloområdet er det utviklet grunnrutemodeller for Stavanger- og Bergensområdet.

Jernbanenett Det jernbanenettet som Bane NOR forvalter. Det norske jernbanenettet er det samme som det jernbanettet som Bane NOR forvalter.

Kapasitetsfordelingsprosess Årlig prosess for fordeling av infrastrukturkapasitet

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

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

Operativ kapasitetsfordeling Fordeling av infrastrukturkapasitet utenom kapasitetsfordelingsprosessen. Operativ kapasitetsfordeling innebærer fordeling av restkapasitet, se Restkapasitet.

Redningstog Se Evakueringstog

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

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

Rushtidstog Tog med ankomst på togruten i tidsrommet 07:00 – 09:00 eller avgang i tidsrommet 15:00 – 17:00 i en storby alle dager unntatt lørdag og søndag

Skinnegående vedlikeholdsmaskiner Maskiner som benyttes til å utføre infrastrukturarbeider

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

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

Søker 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 § 1-3 j)

Vognoptak En liste som blant annet identifiserer vognenhetene i et tog, jf. togframføringsforskriften § 4-4 og TJN punkt 4.1.4

Ytelsesordning Ordning som skal bidra til bedret ytelse fra IF og JBF, jf. jernbaneforskriften § 6-6 og AST punkt 12

Definisjoner som knytter seg til togfremføring, se TJN kap. 1.

1. Generell informasjon

1.1 Innledning

Bane NOR er IF på det norske jernbanenettet og har utarbeidet og offentliggjort Network Statement 2019, den 16. utgaven.

1.2 Formål

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

Direktiv 2012/34/EU er gjennomført i norsk rett ved jernbaneforskriften og lisensforskriften.

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

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

1.3 Rettslig forankring

Kravet om å etablere Network Statement er hjemlet i 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 IFs øvrige jernbanerelaterte tjenester, følger av jernbaneforskriften.

Norske lover og forskrifter som gjelder jernbane er tilgjengelige på SJTs internettside www.sjt.no Enkelte av lovene og forskriftene er oversatt til engelsk. Disse oversettelsene er ikke offisielle. Øvrige norske lover og forskrifter er tilgjengelig på www.lovdatab.no

1.4 Rettslig status

1.4.1 Generelle merknader

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

Når AST henviser til særskilte punkter i Network Statement er ikke dette juridisk bindende forpliktelser for Bane NOR, med mindre det særskilt fremgår av AST at det er en juridisk bindende forpliktelser 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.

1.4.2 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 1.6.2.

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 1.6 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 JBF sine rettigheter eller forpliktelser, skal slike endringer sendes på høring til JBF før endringene gjennomføres.

1.4.3 Klageprosedyre

JBF 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 § 11-2 klage til SJT. Dette gjelder særlig beslutninger som er truffet av IF, JBF eller den som driver serviceanlegg når det gjelder:

- a) utkast til og endelig versjon av Network Statement
- b) kriterier som er fastsatt i Network Statement
- 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 jernbaneforskriften §§ 2-1, 2-5 og 2-6
- g) tilgang til tjenester, innkreving av avgifter og betaling for tjenester i samsvar med jernbaneforskriften § 12-2 og jernbaneforskriften kapittel 4
- h) inngåtte rammeavtaler

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

1.5 Network Statements struktur

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.

Den siste versjonen av Network Statement Common Structure er datert 7. februar 2017 og finnes på www.rne.eu

1.6 Gyldighet og oppdateringsprosess

1.6.1 Gyldighetsperiode

Network Statement 2019 gjelder:

- Tilgang til og bruk av infrastruktur, begrenset av Ruteplan R19

- Behandlingen av kapasitetskrevende program for Ruteplan R19, dette gjelder også hvis behandlingen skjer før starten av Ruteplan R19

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

Ruteplan R19 starter søndag 9. desember 2018 og avsluttes lørdag 14. desember 2019.

Disse datoene er fastsatt i samsvar med bestemmelsene i EU-direktiv 2012/34/EU¹.

1.6.2 Oppdateringsprosess

Bane NOR vil, ved hjelp av et tillegg til Network Statement 2019, kunngjøre eventuelle endringer eller tilføyelser som har oppstått etter utgivelsen av denne Network Statement.

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

- endringen ikke er publisert i Norsk Lovtidend², samt
- endringen kan føre til restriksjoner for bruk av jernbaneinfrastrukturen i henhold til den minste pakken med tjenester, jf. jernbaneforskriften § 4-1 – jf. kapittel 6.1.1.

1.7 Utgivelse

Network Statement 2019 med vedlegg er tilgjengelig både i papirformat og elektronisk på Bane NORs hjemmeside hvor 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 JBF som har inngått AST med Bane NOR.

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

1.8 Kontakter

1.8.1 Bane NOR

Bane NOR kan på forespørsel gi JBF nærmere informasjon om emner nevnt i Network Statement 2019.

Bane NORs kontaktadresse:

¹ DIRECTIVE 2012/34/EU OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 21 November 2012 establishing a single European railway area

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

Bane NOR	
Postadresse	Postboks 4350, N-2308 HAMAR
Besøksadresse	Posthuset, Biskop Gunnerus' gate 14, 0185 Oslo
E-post	network.statement@banenor.no
Internett	www.banenor.no

1.8.2 OSS, Norge

Jernbaneinfrastrukturledere og jernbanekapasitetstildelingsmyndigheter i EUs medlemsland har i samarbeid opprettet en OSS funksjon som fungerer som et nettverk av kundekontaktpunkter innenfor rammen av RNE. I hensikt av å søke om infrastrukturkapasitet i et internasjonalt jernbanenettverk, kan et JBF ta kontakt med en OSS, som vil starte hele den internasjonale koordineringsprosessen.

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

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

Bane NORs OSS:

Bane NOR	
Postadresse	Postboks 4350, N-2308 HAMAR
Besøksadresse	Posthuset, Biskop Gunnerus' gate 14, 0185 Oslo
E-post	oss@banenor.no
Telefon	05280/+47 22 45 50 00

1.8.3 OSS, internasjonalt

Link til internasjonale OSS: <http://www.rne.eu/organisation/oss-c-oss/>

1.9 Godskorridorer

I 2010 fastsatte Europaparlamentet og Rådet regler for etablering av et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig frakt, bestående av internasjonale godskorridorer. Hensikten er å oppnå pålitelig og god kvalitet på jernbanefrakttjenester for å kunne konkurrere med andre transportformer.

Hovedmålet med å initiere forordning [913/2010/EU](#) var å forbedre de tjenester som tilbys av IF til internasjonale fraktoperatører. Flere tiltak har bidratt til etableringen av korridorenes konsept: første jernbanepakke, TEN-T (Trans-European Transport Network) program, et samarbeid mellom medlemsstatene og

direktemeldinger innenfor rammen av ERTMS, samt utplassering av TAF TSI (Tekniske Spesifikasjoner for Interoperabilitet for Telematikk Søknader om Frakt).

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

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

For å nå disse målene har EU etablert ni internasjonale godstogkorridorer (RFC) i EUs jernbanenett, se <http://www.rne.eu/rfc-corridors>

En detaljert beskrivelse av godskorridor 3 - ScanMed RFC, som Bane NOR er deltaker i, er tilgjengelig på [ScanMed RFC](#)

1.10 RailNetEurope – internasjonalt samarbeid mellom infrastrukturforvaltere

RailNet Europe (RNE) ble opprettet i januar 2004 etter initiativ fra en rekke europeiske IF og JBF. En nonprofit organisasjon av IF og JBF, som er dedikert til å legge til rette for internasjonal trafikk på den europeiske jernbaneinfrastrukturen.

RNE målsetninger

RNE er forpliktet til å legge til rette for internasjonal trafikk på den europeiske jernbaneinfrastrukturen. RNE gir støtte til JBF i deres internasjonale virksomhet (både gods- og persontog) og arbeider for å øke effektiviteten av IFs prosesser. RNE spiller, som en transeuropeisk forening, en sentral rolle i å oppmuntre industrien til å følge harmoniserte, transparente og ikke-diskriminerende regler i den internasjonale jernbanevirksomheten.

Medlemmene av RailNetEurope samarbeider om å harmonisere internasjonale jernbanetransportforhold og innføring av en tydeligere bedriftstilnærming for å fremme europeisk jernbanevirksomhet på tvers av Europa, til fordel for hele jernbaneindustrien.

RNE oppgaver

RNE arbeider daglig med å forenkle, harmonisere og optimalisere internasjonale jernbaneprosesser med europeiske ruter, salg (inkludert Network Statements), trafikkstyring og etter-salgstjenester (for eksempel rapportering). Disse oppgavene blir utført av fire faste arbeidsgrupper og av ad hoc prosjektgrupper koordinert av RNEs hovedkontor, som har base i Wien i Østerrike. RNEs internasjonale arbeidsgrupper og styre streber etter å realisere sømløse grenseoverskridende jernbanetjenester over hele Europa, som felles standarder for datautveksling, forenkling av interpersonlig kommunikasjon mellom trafikksentraler samt prosedyrer rundt tidtabeller og nye togbaneprodukter.

Samordning av godskorridorer

RNE har, etter utgivelsen av Rail Freight forordning 913/2010 for et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig frakt, i tillegg fått mandat til å bli tjenesteleverandør samt leverandør for ekspertstøtte for korridororganisasjoner innen områdene utvikling, driftsmetoder, prosesser og utvikling av driftsverktøy. I 2014 ble dette mandatet utvidet for å oppnå en sterkere harmonisering av de ulike godskorridorenes implementeringstilnærminger. Nå inkluderer også RNEs oppgaver å sikre at harmoniserte prosesser og verktøy

blir benyttet hos de ulike korridorene til fordel for både JBF og søkere som ikke er JBF, så vel som infrastrukturforvaltere som er en del av flere godskorridorer. Godskorridorene deltar også i RNE generalforsamling og de har blitt tilbudt assosiert medlemskap i RNE.

RNE gir også støtte til sine medlemmer når det gjelder etterlevelse av det europeiske juridiske rammeverket. I tillegg rendyrkes og harmoniseres IT-verktøy samtidig som RNEs egne IT-systemer gradvis rulles ut over hele Europa.

RNE nettverk

RailNetEurope er foreløpig et partnerskap av 35 IF som er medlemmer, assosierte medlemmer eller kandidatmedlemmer. Totalt representerer deres jernbanenett over 230 000 km.

1.10.1 OSS

Europeiske IF og kapasitetstildelingsorganer som utgjør RNE har etablert et nettverk av OSS som opererer som kontaktpunkt for kunder innen RNE.

ONE Europe - ONE Service

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

Kunder av RNEs medlemmer, som tilbyr internasjonale jernbanetjenester, kan gjøre bruk av RNEs OSS-tjenester.

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

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

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

Liste over OSS kontaktpersoner er tilgjengelig på: www.rne.eu/organisation/oss-c-oss/

1.10.2 RNE Verktøy

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



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

PCS (tidligere Pathfinder) er et system for søknad om og koordinering av internasjonale ruteleier.





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

<http://pcs.rne.eu>

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

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

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

2. Tilgangsbetingelser

2.1 Innledning

Jf. jernbaneforskriften kapittel 2.

Annent relevant regelverk er tilgjengelig på www.lovdatabank.no og SJTs nettside på <http://sjt.no/andre-valg/andre-valg/regelverk/> jf. punkt 1.3.

2.1.1 Strekningsvise tilgangsbestemmelser

2.1.1.1 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.

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

2.1.1.2 TEN – det transeuropeiske konvensjonelle jernbanesystemet

Jf. samtrafikkforskriften.

Den nasjonale 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)
- Strekningen Oslo – Roa – Hønefoss
- Dovrebanen (Oslo – Dombås – Trondheim)
- Meråkerbanen (Trondheim – Storlien)
- Nordlandsbanen (Trondheim – Bodø)
- Ofotbanen (Narvik – Vassijaure)

2.2 Generelle tilgangsbetingelser

Jf. jernbaneforskriften kapittel 2.

2.2.1 Betingelser for å søke om infrastrukturkapasitet

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

1. JBF som har tilgang til å trafikere det norske jernbanenettet under forutsetning av at foretaket har lisens og sikkerhets sertifikat for den aktuelle type transport og strekning.

Virksomheter som kan få tilgang til å trafikere kjørevei som er del av det norske jernbanenettet, kan også søke om infrastrukturkapasitet. Formålet er å legge til rette for at potensielle JBF som er i prosess for å få lisens og sikkerhets sertifikat, 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 forslag til ruteplan, jf. kapittel 4.4.

2. JBF og andre søkere – et JBF eller en internasjonal sammenslutning av JBF 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 allmenntilgjengelig eller forretningsmessig interesse av å bli tildelt infrastrukturkapasitet, jf. jernbaneforskriften § 1-3 bokstav j).

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

En søker som ikke er JBF må utpeke et JBF 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 JBF 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 JBF utfører en transporttjeneste på vegne av en søker som ikke er et JBF, skal det ikke anses som en overdragelse.

2.2.1.1 Adgang til å ta plass i førerrom

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

JBF 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.

2.2.1.2 Bane NORs hovedbedriftsansvar

Jf. arbeidsmiljøloven kapittel 2.

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

Hovedbedriftsansvar vedrørende jernbanevirksomhet:

- Når personell ansatt hos JBF utfører arbeidsoppgaver i tilknytning til strekninger Bane NOR forvalter, er Bane NOR å anse som hovedbedrift. Eksempelvis gjennomfører Bane NOR strekningsbefaringer med JBF.
- 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.

2.2.2 Hvem som kan få tilgang til å trafikkere jernbanenettet (gods- og/eller passasjertog)

Jf. jernbaneforskriften §§ 2-1 og 2-2.

A JBF som har tilgang til å trafikkere jernbanenettet, jf. jernbaneforskriften § 2-1

Dette gjelder JBF som har tilgang til å trafikkere kjørevei som er en del av jernbanenettet forutsatt at JBF har lisens og sikkerhetssertifikat etter lisensforskriften.

Det fremgår av jernbaneforskriften § 2-1 (1) bokstav a) til e) hvilke JBF som har tilgang til å trafikkere jernbanenettet.

For å kunne utøve tilgangsrettigheter på jernbanenettet må JBF være tilknyttet en felles bransjeforening som spesifisert av JDIR, jf. jernbaneforskriften § 2-1 (5).

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

B JBF som kan søke SD om tilgang til å trafikkere jernbanenettet for å utføre persontransport, jf. jernbaneforskriften § 2-2

Følgende JBF kan i særlige tilfeller gis tilgang til å trafikkere kjørevei som er en del av jernbanenettet utover de tilfeller som er nevnt i punkt A, forutsatt at JBF har lisens og sikkerhetssertifikat etter lisensforskriften for den virksomheten som skal utføres.

- JBF som bare driver persontransport i byer og forsteder eller regional persontransport på egen infrastruktur
- JBF som vil drive persontransport på deler av jernbanenettet hvor NSB har innstilt slik trafikk
- JBF som vil drive museumstogvirksomhet eller annen persontransport med et begrenset omfang og som ikke vil være i konkurranse med ordinær rutegående transport

Tilgang etter de to første punktene gis i tilfeller hvor dette vil bidra til en hensiktsmessig trafikkavvikling, jf. jernbaneforskriften § 2-2 (2).

2.2.3 Lisens

Lisens etter lisensforskriften utstedes av SJT. Kontaktinformasjon for SJT, se www.sjt.no

2.2.4 Sikkerhets sertifikat

Sikkerhets sertifikat etter lisensforskriften utstedes av SJT. Kontaktinformasjon for SJT, se www.sjt.no

2.2.5 Forsikringsplikt

Jf. lisensforskriften § 11.

JBF 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 JBF og andre som JBF svarer for kan komme i overfor Bane NOR, herunder for skader på infrastruktur, opprydding etter driftsuhell, rekvisisjon og berging, og brannslukking.

Bane NOR er forsikret på vanlig måte i det private forsikringsmarkedet.

2.3 Generelle forretningsbetingelser

2.3.1 Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST)

Jf. jernbaneforskriften § 10-1.

AST er den eneste avtalen som JBF må inngå med Bane NOR for å få levert den minste pakken med tjenester, jf. jernbaneforskriften § 4-1 – jf. kapittel 6.1.1.

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 2.3.1. Utskrift kan også bestilles ved henvendelse til oss@banenor.no

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

AST gir JBF rett til å benytte tjenester Bane NOR stiller til disposisjon til JBF 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 JBF 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.

2.3.2 Krav til andre søkere enn JBF

Andre søkere enn JBF 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 § 1-3 bokstav j).

Følgende vilkår stilles til søkere for bruk av tildelte ruteleier:

- For å benytte tildelt infrastrukturkapasitet må søker utpeke et eller flere jernbane-foretak 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
- Jernbaneforetak 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 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 fremgå av beslutningen om tildelingen av ruteleier som meddeles søker.

2.3.3 Rammeavtale

Jf. jernbaneforskriften kapittel 7.

JBF 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. Av hensyn til en effektiv utnyttelse av kapasiteten på jernbanenettet har Bane NOR en restriktiv praksis når det gjelder å inngå slike rammeavtaler.

Avtalemål for inngåelse av rammeavtale mellom Bane NOR og en søker vil komme som vedlegg til Network Statement eller som link til avtalemål hos RNE.

2.4 Trafikkregler³

SJT har ansvar for trafikkreglene på det norske jernbanenettet og tilknyttede spor. IF har ansvar for å utgi utfyllende bestemmelser til JBF i henhold til krav som følger av forskrift.

Følgende forskrifter fastsatt av SJT gjelder som trafikkregler, og er tilgjengelige på SJTs hjemmeside www.sjt.no:

- **Forskrift om togframføring på det nasjonale jernbanenettet (togframføringsforskriften)**
- **Forskrift om togframføring på ERTMS-strekninger (ERTMS-togframføringsforskriften)**
- **TSI drift og trafikkstyring (TSI Ope)**

I henhold til krav i disse forskriftene skal JBF utarbeide en førers regelbok og en strekningsbok.

Språk ved drift og trafikkstyring er norsk, jf togframføringsforskriften § 2-10 og ERTMS-togframføringsforskriften § 2-10.

Forskriftsbestemmelsene og IFs utfyllende bestemmelser er tilgjengelig på Bane NORs [Regelverk for operativt personell i Kunde- og trafikk \(ORV\)](#)

og for ERTMS:

<http://orv.jbv.no/orv/doku.php>

Beskrivelse av infrastrukturen som underlag til JBFs strekningsbok, er tilgjengelig på [Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet](#)

2.4.1 JBFs plikt til å bruke TJN

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

2.4.1.1 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 at deler av disse omgjøres til forskrift, vil normalt ikke være gjenstand for høring i regi av Bane NOR. Høring gjennomføres i slike tilfeller av den myndighet som fastsetter forskriften.

³ Med bakgrunn i høring fra Statens jernbanetilsyn datert 6. april 2017 legger norske myndigheter opp til at togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften oppheves og erstattes av TSI OPE (TSI drift og trafikkstyring) med virkning fra 1. juni 2019.

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

2.4.2 Krav om kontinuerlig tilgjengelig transportledelse

Bane NOR krever at JBF 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.

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

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

2.5 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 i kapasitetsfordelingsprosessen er beskrevet i kapittel 4.7.

2.6 Farlig gods

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

OTIF: RID 2015

JBD: Forskrift om landtransport av farlig gods

DSB: ADR/RID 2015

UIC: Trykksak 502-1

Håndtering av farlig gods i kapasitetsfordelingsprosessen er nærmere omtalt i kapittel 4.7.

2.7 Tillatelse til å ta i bruk kjøretøy – retningslinjer

SJT gir tillatelse til å ta i bruk kjøretøy, jf. samtrafikkforskriften.

Nasjonale tekniske krav til kjøretøy fremgår av kjøretøyforskriften.

Informasjon om prosessen fås ved henvendelse til SJT. Kontaktinformasjon for SJT, se www.sjt.no

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.

Mer informasjon: <http://www.banenor.no/Marked/Leverandorinfo/Godkjenning-av-arbeidsmaskiner/>

2.7.1 Krav til utstyr i trekkaggregater

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

Nøkler rekvireres hos Bane NOR, send e-post til IFJ_ordre@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

Hvis ønskelig kan nøklene utleveres ved: Bane NOR Sentrallager Grorud, Østre Aker vei 256, Oslo.

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

2.7.2 Gass- og røykvernutstyr på tog

For å kunne føre tog trygt ut av farlig område ved brann, lekkasje på beholdere med farlige gasser osv. anbefales 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 forefinnes ett sett med utstyr i tilknytning til hvert av førerrommene.

2.8 Godkjennelsesprosess for togpersonale

Førere skal ha førerbevis utstedt av en nasjonal sikkerhetsmyndighet og et sertifikat utstedt av JBF. IF har ikke ansvar for opplæring eller godkjenning av førere, ombordpersonell eller skiftere.

Krav som er relevant for førere fremgår av førerforskriften. Informasjon om dette er tilgjengelig på SJTs hjemmeside på <http://www.sjt.no/Forerforskriften/>

Krav som er relevant for ombordpersonell og skiftere fremgår av opplæringsforskriften og togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften.

2.9 Beredskapsplan for driftsulykker

Det følger av sikkerhetsstyringsforskriften § 4-7 femte ledd at IF har ansvaret for at egne beredskapsplaner og beredskapsplanene til andre JBF som trafikkerer jernbanenettet er koordinert, og etter fjerde ledd at beredskapen skal være samordnet med relevante offentlige myndigheter.

Beredskapsanalyser for objekt og strekning gir sentrale føringer for jernbaneforetakenes beredskapsanalyser.

Bane NOR har beskrevet sitt system for beredskap knyttet til uønskede hendelser i henhold til sikkerhetsstyringsforskriften. Beskrivelsen formidler Bane NORs prinsipper for dimensjonering og prioriteringer.

Bane NOR har en beredskapsportal (Beredskap i Bane NOR) med informasjon om beredskap, som er tilgjengelig på <http://orv.jbv.no/beredskap/doku.php?id=start>

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

2.10 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 må vise aktsomhet i forhold til ivaretagelse av personvern og taushetsplikt.

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

3. Infrastruktur

3.1 Innledning

Dette kapitlet 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 trafikkere dette jernbanenettet.

Utfyllende informasjon til kapittel 3 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 JBFs informasjonsbehov i forbindelse med planlegging av deres togproduksjon.

Network Statment 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](#), kap.1.

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

3.2 Jernbanenettets omfang

3.2.1 Begrensninger

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

3.2.2 Forbindelser til andre jernbanenett

3.2.2.1 Nasjonale grenseoverganger

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

Passering av riksgrensen innebærer skifte av visuelt signalsystem.

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

3.2.2.2 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.

Tilknyttede spor og baner – jf. vedlegg 3.2.2.2.

Sidespor – jf. vedlegg 3.6.2.6.

Bane NOR har i en del tilfeller valgt å fjerne sporvekselen mellom jernbanenettet og sidespor som ikke har vært i bruk på lang tid. JBF som ønsker slike sporveksler reetablert, kontakt Bane NORs OSS-funksjon: oss@banenor.no.

3.2.3 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 Bane NORs database over infrastrukturen – "Banedata".

Bestilling fra denne basen skjer ved henvendelse til OSS: oss@banenor.no

For nærmere informasjon om (private) sidespor, vises det til Bane NORs sidespordatabase.

Bestilling av data fra denne databasen skjer ved henvendelse til OSS: oss@banenor.no

3.3 Nettbeskrivelse

3.3.1 Geografisk plassering

3.3.1.1 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 3.2.1.

3.3.1.2 Sporvidder

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

3.3.1.3 Stasjoner og knutepunkter

Strekningsskart – jf. vedlegg 3.2.1. Se Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet.

Sann avstand mellom de enkelte stasjoner på en jernbanelinje fremkommer av Bane NORs grafisk rute for den enkelte strekning. Avstanden oppgis i kilometer. <http://www.banenor.no/kundeportal/ruter-og-sportilgang/grafiske-togruter/>

Grafiske ruter kan lastes ned vederlagsfritt.

Lengden på togspor på stasjonene fremkommer i Network Statement vedlegg 3.6.1.2 Stasjoner, i Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet og på Bane NORs grafiske ruter.

3.3.2 Beskrivelse av infrastrukturen

3.3.2.1 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 3.3.2.1.1

Framføringsprofil for kombinerte transporter for containere og semihengere opptil P/C 410, og opptil P/C 80 kan benyttes på de strekningene som framgår av vedlegg 3.3.2.1.1.

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 3.3.2.1.2. Profilet gjelder samtlige banestrekninger med ordinær trafikk.
- Statisk spesifisert tilleggsprofil 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 3.3.2.1.3.

Ved behov for transport som overskrider de nevnte framføringsprofiler, må det sendes søknad om spesialtransport til Bane NOR, jf. punkt 4.7.1. Søknad sendes til spesialtransporter@banenor.no

Når det gjelder framføringsprofil på baner som ikke er i bruk, jf. vedlegg 3.2.2.2, kontakt oss@banenor.no

3.3.2.2 Vektbegrensninger

3.3.2.2.1 Aksellast

Landsdekkende kart – jf. vedlegg 3.3.2.2.1.

3.3.2.2.2 Metervekt

Landsdekkende kart – jf. vedlegg 3.3.2.2.2.

3.3.2.3 Linjestigninger og fall

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

3.3.2.4 Linjehastighet

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

Strekningsvis profil over linjehastighet – jf. vedlegg 3.3.2.4.

3.3.2.5 Største toglengde

3.3.2.5.1 Godstog

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

3.3.2.5.2 Passasjertog

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

3.3.2.6 Energiforsyning

Bane NOR leverer elektrisk kraft til togframføring og togoppvarming. Kart over alle elektrifiserte linjer i Norge – jf. vedlegg 3.3.2.6.

3.3.2.6.1 Spenning og frekvens

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

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

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

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

3.3.2.6.2 Maksimal togstrøm

Strømforbruk

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

I tilfelle lav spenning forutsettes fører å begrense strømmuttaket ytterligere.

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

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

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

Strøm ved regenerativ brems

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

3.3.2.6.3 Kontaktledning – høyde og horisontal forskyvning

Høyden på kontakttråden varierer fra 4600 til 6200 mm. Deler av banenettet har høyere minstehøyde. Nærmere informasjon om dette fås ved henvendelse til Bane NOR.

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

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

3.3.2.6.4 Kontakttrykk fra pantograf

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, annex e. Kontaktledningsanleggene er dimensjonert for en vindbelastning på minimum 30 m/s vinkelrett på kontaktledningen.

Ved flere aktive strømvtagere i en togstamme kan antall og avstand mellom disse være dimensjonerende for hvilke toghastigheter som tillates benyttet. Her kreves egen godkjenning fra Bane NOR på de forskjellige banestrekningene.

Utfyllende bestemmelser: Teknisk regelverk, [Supplementary information and regulations](#), kap. 8, appendix e.

3.3.3 Trafikkstyring- og kommunikasjonssystemer

3.3.3.1 Signalsystem

Jf. [togframføringsforskriften](#) kapittel 9.

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 togvegen.

3.3.3.2 Trafikkstyringssystemer

Jf. [togframføringsforskriften](#), kapittel 5 – vedlegg 3.3.3.2.

3.3.3.2.1 Strekninger med fjernstyring

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

Dekningskart – jf. vedlegg 3.3.3.2.

3.3.3.2.2 Strekninger uten fjernstyring

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

Dekningskart – jf. vedlegg 3.3.3.2.

3.3.3.3 Kommunikasjonssystemer

Jf. togframføringsforskriften kapittel 2, pkt. III.

Som kommunikasjonssystem mellom tog og trafikkstyringsfunksjon benyttes GSM-R.

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

Dekningskart – jf. vedlegg 3.3.3.3.

3.3.3.4 System for automatisk hastighetsovervåkning

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

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

ATC = Automatic Train Control

ERTMS = European Rail Traffic Management System

3.3.3.4.1 ATC

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

Strekningsoversikt for ATC – jf. vedlegg 3.3.3.4.

3.3.3.4.2 ERTMS Nivå 2

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

FS = Full Supervision

OS = On-Sight

EoA = End of Authority

Strekningsoversikt for ERTMS – jf. vedlegg 3.3.3.4.

For å hindre feil på akseltellere må kun hjul som er kompatible med ERA/ERTMS/033281 brukes. Dette gjelder både Infrastruktur (entreprenører- arbeidsmaskiner) og Trafikk (foretagende).

3.4 Restriksjoner på trafikken

3.4.1 Jernbaneinfrastruktur til spesielle formål

Jf. jernbaneforskriften § 8-8.

3.4.1.1 Gardermobanen

Strekningen Etterstad – Eidsvoll er bygget for tilbringertrafikk til flyplassen for hurtiggående persontog. Bortsett fra transport av drivstoff til fly, tillates godstog normalt ikke fremført over denne strekningen.

3.4.1.2 Østfoldbanen – Østre linje

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

3.4.2 Miljømessige restriksjoner

3.4.2.1 Støy

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

Nærmere bestemmelser om støyrestriksjoner og andre miljøvilkår er inntatt i AST punkt 10.2.6.3.

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

I forbindelse med at det søkes om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy vil oppfyllelse av støykrav være relevant, jf. kapittel 2.7.

3.4.2.2 Utslipp fra toaletter

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

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

På Sørlandsbanen tillates det ikke å benytte togmateriell med åpent toalettsystem.

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

3.4.2.3 Miljømessige farer

3.4.2.3.1 Rasutsatte strekninger

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

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

3.4.2.3.2 Dyrepåkjørsel

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

3.4.3 Farlig gods

Ingen restriksjoner.

3.4.4 Tunnelrestriksjoner

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

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

Tunneler lengre enn 2 km – jf. vedlegg 3.4.4.

3.4.5 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, broenes normalstilling er således "klart for tog". Veiledende åpningstider for skipstrafikken annonseres lokalt i dagspressen etter at ruteplan og lokal skifteplan er utarbeidet og iverksatt av Bane NOR.

Informasjon om bruåpningstider finnes på hjemmesiden til Trondheim havn:

<http://trondheimhavn.no/bruapningstider.aspx>

3.5 Tilgjengelighet av infrastrukturen

Alle banestrekninger er i utgangspunktet åpne for togtrafikk døgnet rundt.

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

På strekning uten fjernstyring 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 kapasitetsfordelingsprosessen.

Søknad om ruter for ekstratog som kan fordre ekstra bemanning av stasjoner må finne sted i god tid.

3.5.1 Valdresbanen

Strekningen Eina-Dokka er midlertidig stengt.

3.6 Serviceanlegg

3.6.1 Stasjoner for passasjerer

3.6.1.1 Klassifisering og beskrivelse

Bane NOR har ikke tatt i bruk noe klassifiseringssystem for stasjoner.

Informasjon om samtlige stasjoner, se vedlegg 3.6.1.2 Stasjoner.

3.6.1.2 Stasjoner

En oversikt over publikumsfasiliteter, kart, informasjon om togvarmeanlegg, og spor og plattformer for samtlige stasjoner, er vist i vedlegg 3.6.1.2 Stasjoner. Skjematiske sporplaner for utvalgte stasjoner fremgår også der.

3.6.2 Godsterminaler

Generell informasjon:

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

- 3.6.2.1 [Godsterminaler](#)
- 3.6.2.3 [Havneterminaler](#)
- 3.6.2.4 [Tømmerterminaler](#)
- 3.6.2.6 [Sidespor](#)

Tjenester som ytes ved terminalene:

Bane NORs tjenesteytelser

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

Bane NOR tilbyr ikke tjenester utover dette. På enkelte terminaler er det terminaloperatør som etter avtale med Bane NOR kan tilby tjenester ved Bane NORs spor og lastegater. Omfanget av tjenestetilbudet varierer fra terminal til terminal.

Informasjon om tilbud på godsterminaler:

For tilbud på jernbaneterminaler se www.godsterminaler.no

Tjenester som ytes ved havnene

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

3.6.3 Driftsbanegårder og skifteområder

Se oversikt i vedlegg 3.6.3.2.

3.6.4 Hensettingsspor

Se oversikt i vedlegg 3.6.2.6.

3.6.5 Vedlikeholdsanlegg

Nærmere opplysninger om adresser og kontaktpunkter er gitt i kapittel 5 Tjenester. Se også oversikt i vedlegg 3.6.5 Serviceanlegg og beredskapsmateriell, samt vedlegg 3.6.3.2 Driftsbanegårder, hensetting og verksteder.

3.6.6 Andre tekniske anlegg, herunder rengjørings- og vaskeanlegg

3.6.6.1 Installasjoner i forbindelse med «Tilstandsovervåking av rullende materiell - TWMS»

Hjulskadedetektorer finnes på følgende steder:

- Langum – Sørlandsbanen – mellom Gulskogen stasjon og Mjøndalen stasjon
- Huseby – Drammensbanen venstre hovedspor – mellom Brakerøya stasjon og Lier stasjon
- Høyseth – Dovrebanen – mellom Ler stasjon og Lundamo stasjon
- Skatval – Nordlandsbanen – mellom Skatval stasjon og Langstein stasjon
- Straumsnes – Ofotbanen – mellom Narvik stasjon og Straumsnes stasjon
- Haugfjell – Ofotbanen – mellom Katterat stasjon og Bjørnfjell stasjon

Akustiske detektorer (for lagerskade) finnes på følgende steder:

- Huseby – Drammensbanen høyre hovedspor – mellom Lier stasjon og Brakerøya stasjon
- Huseby – Drammensbanen venstre hovedspor – mellom Brakerøya stasjon og Lier stasjon
- Skatval – Nordlandsbanen – mellom Skatval stasjon og Langstein stasjon
- Straumsnes – Ofotbanen – mellom Narvik stasjon og Straumsnes stasjon

Alarmer blir videreformidlet til JBF direkte eller via DROPS systemet.

Hjulskadedetektorer og akustiske detektorer er knyttet opp mot et sentralt overvåkingssystem Fleet One som eies og driftes av Bane NOR. Jevnlig overvåking må JBF selv ivareta. Alle passeringer gir status på hjullager og hjulslag på togets hjul. JBF har selv ansvaret for å utnytte gevinsten av dette. Bane NOR vil motta alarm når hjulslagalarmen overskrider definert terskel. Toget vil da bli bedt om å redusere hastigheten eller stoppe toget, avhengig av alvorlighetsgrad.

I tilfeller hvor infrastrukturen skades, vil systemet bli benyttet for å vurdere hvem som er ansvarlig for skaden.

Systemet er tilgjengelig via et WEB-grensesnitt som heter FleetONE, ved behov for tilgang, bruk følgende URL: <http://hsd.jbv.no/FleetOne/> og trykk på «Register» oppe i høyre hjørne.

JBF har ansvar for at alle tog/vogner er registrert med en RFID i henhold til gjeldene prinsipper for oppbygging av RFID. Dette for identifisering av vogner i overvåkingssystemet, og dermed en entydig og rask varsling til togselskapene ved hjulslag og/eller lagerskade. Det er særlig kritisk for rask respons fra togleder til tog ved høy hjulslag alarm.

Varmgangedetektorer finnes på følgende steder:

- Haugan – Nordlandsbanen – mellom Vikhammer stasjon og Midtsand stasjon
- Hegra – Meråkerbanen – øst for Hegra holdeplass

- Skatval – Nordlandsbanen – mellom Skatval stasjon og Langstein stasjon
- Straumsnes – Ofotbanen – mellom Narvik stasjon og Straumsnes stasjon (bare varme hjul)

Resultat av målingene blir behandlet ved hver enkelt installasjon og overføres ved hvert tog passering til en SQL-database på Marienborg i Trondheim.

Alarmer går direkte via et eget grensesnitt til togleder i Region Midt, som stopper tog og videreformidler til JBF. Data er foreløpig ikke tilgjengelig via WEB-grensesnitt.

3.6.6.2 Vognveker

Vognveker finnes på følgende steder:

- Åndalsnes

3.6.6.3 Avisingsanlegg

Avisingsanlegg finnes på følgende sted:

- Alnabru godsterminal

Anlegget skal kunne betjene 4000 meter med godstog i døgnet.

3.6.7 Havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet

Bane NOR har ingen havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet.

3.6.8 Avlastningsanlegg

Bane NOR har ingen avlastningsanlegg.

3.6.9 Påfyllingsanlegg for drivstoff

Se oversikt i vedlegg 3.6.5.

De innretninger for etterfylling av drivstoff som er vist i vedlegg 3.6.5.1 er alle innrettet for fylling av diesel.

3.6.10 Andre anlegg

Andre anlegg tilbys ikke.

3.7 Utvikling av infrastruktur

Jf. jernbaneforskriften § 5-2 bokstav c) andre setning i.f.

Oversikt over utvikling av infrastruktur finnes på Bane NORs kundeportal, se

<http://www.banenor.no/kundeportal/ruter-og-sportilgang/banetekniske-planforutsetninger/>

For oversikt over utvikling av infrastruktur på lang sikt henvises det til Handlingsprogram for Bane NOR [Handlingsprogram 2014 - 2023](#). Stortingsmeldingen om [Nasjonal transportplan 2018 – 2029](#), St. meld. 33 (2016 – 17).

4. Kapasitetsfordeling

4.1 Innledning

Jf. jernbaneforskriften kapittel 8 og 9.

Bane NOR fordeler infrastrukturkapasitet til søkere. Dette kapitlet beskriver hvordan søkere skal gå frem når de skal søke om infrastrukturkapasitet, og hvordan Bane NOR fordeler denne.

Kunde og trafikk, Ruteplan er eier og fagansvarlig for kapasitetsfordelingsprosessen.

Bane NORs beslutninger om å fordele infrastrukturkapasitet er enkeltvedtak, jf. jernbaneforskriften § 1-2 (10). Dette gjelder både ved fordeling av infrastrukturkapasitet til JBF og til andre søkere enn JBF.

Det er Bane NORs intensjon å innføre en ordning om delvis dekning av kostnader til alternativ transport som JBF påføres som følge av Bane NORs planlagte stenginger som er fastlagt i ruteplanen. Bane NOR har et slikt forslag under utarbeidelse som etter planen skal sendes på høring til togselskapene høsten 2017. Bane NOR tar sikte på at ordningen skal gjelde fra 1.1.2018.

4.1.1 Aktører involvert i kapasitetsfordelingsprosessen

RailNetEurope (RNE) – fastlegger datoene for ruteplanperioden. Denne gjelder normalt ett år. Se www.rne.eu

Bane NOR – i egenskap av henholdsvis kapasitetsfordelingsmyndighet og IF. Se kapittel 1.8.2.

OSS – som kan bistå JBF i alle spørsmål knyttet til søknad om infrastrukturkapasitet.

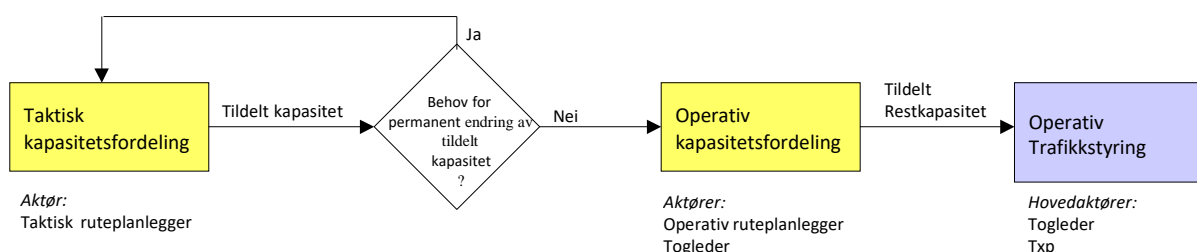
JBF og andre søkere – et JBF eller en internasjonal sammenslutning av JBF eller fysiske eller juridiske personer, for eksempel vedkommende myndigheter i henhold til forordning (EF) nr. 1370/2007 og utskipere, speditører og operatører innenfor kombinert transport, som har en allmenntilgjengelig eller forretningsmessig interesse av å bli tildelt infrastrukturkapasitet, jf. jernbaneforskriften § 1-3 bokstav j).

SJT – klageorgan for Bane NORs kapasitetsfordelingsprosess.

4.2 Beskrivelse av prosessen

Taktisk kapasitetsfordeling utarbeider den årlige ruteplanen.

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



Taktisk og operativ kapasitetsfordeling er beskrevet ovenfor.

4.2.1 Taktisk kapasitetsfordeling

Kapasitetsfordelingen foregår etter krav gitt i lover og forskrifter, samt etter interne retningslinjer om kapasitetsfordelingsprosessen.

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

Kapasitetsfordelingsprosessen deles inn i fire faser;

- Oppdatere planforutsetninger
- Søke om infrastrukturkapasitet
- Fordele infrastrukturkapasitet
- Iverksette ruteplan

Detaljert beskrivelse av prosess med milepæler (datoer og tidsfrister) meddeles JBF og IF ved planprosessens start.

Aktørene innen taktisk kapasitetsfordeling er:

- Bane NOR v/Ruteplan: Tildeler infrastrukturkapasitet
- JBF: Søker om infrastrukturkapasitet
- Bane NOR v/banesjef: Melder inn behov for infrastrukturkapasitet til arbeider i sporet til Ruteplan gjennom banetekniske planforutsetninger

Aktiviteter for oppdatering av planforutsetninger

Nr.	Aktivitet Referanse
1	Perioden for ruteplanen fastlegges av RNE (RailNetEurope)
2	Bane NOR (Kunde og trafikk, Ruteplan) utarbeider brev og notat som sendes til JBF og IF. Dette varsler oppstart av prosessen, og inkluderer bl.a. en detaljert beskrivelse av prosessen med milepæler (datoer og tidsfrister)
3	Bane NOR implementerer/tar hensyn til endringer i lover og forskrifter som har betydning for kapasitetsfordelingen jernbanelovgivningen
4	Bane NOR sjekker innholdet i rammeavtaler jernbaneforskriften kapittel 7
5	Bane NOR oppdaterer Network Statement med de endringer som har betydning for planprosessen. I dette inngår endringer av ytelsene i infrastrukturen av permanent eller midlertidig karakter i henhold til egen beskrivelse samt eventuelle endringer av servicenivå (dieselfylling, varmeposter m.m.)
6	Bane NOR behandler nye rutemodeller. Grunnrutemodellen benyttes som utgangspunkt ved behandlingen. Endring av grunnrutemodell foretas etter behov, f.eks. ved store endringer i infrastruktur.
7	Bane NOR v/banesjef utarbeider banetekniske planforutsetninger og sender søknadene til Bane NOR v/Ruteplan.

Nr.	Aktivitet Referanse
	4.2.1.1.1
8	Kunde og trafikk, Ruteplan behandler søknadene til banetekniske planforutsetningene og oversender disse til JBF
9	Kunde og trafikk, Ruteplan utarbeider eventuelle forhåndsplanlagte ruteleier (preplanned paths) og meddeler resultatet til JBF
10	JBFs interne søknadsprosess: JBF vurderer behovet for infrastrukturkapasitet. 4.2.1.1.2
11	Oppstartsmøte med JBF og Bane NOR v/banesjef. Gjennomgang av banetekniske planforutsetninger og eventuelt andre relevante spørsmål.
12	JBF sender søknad om infrastrukturkapasitet til Kunde og trafikk, Ruteplan Se jernbaneforskriften kapittel 8 og Network Statement kapittel 4.2.1.1.2
13	Kunde og trafikk, Ruteplan sammenstiller banetekniske planforutsetninger og søknader om infrastrukturkapasitet fra JBF

4.2.1.1 Krav til kapasitetsforespørlene i søknadsfasen

4.2.1.1.1 Banetekniske planforutsetninger

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

En innmelding av banetekniske planforutsetninger skal inneholde:

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

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

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

4.2.1.1.2 Krav til søknad om infrastrukturkapasitet – hvordan gå frem

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

Søknad om infrastrukturkapasitet skal skje via Bane NORs web-portal BEST-L

For internasjonal koordinering av søknader om infrastrukturkapasitet se kapittel 1.8.2.

Innhold i søknad om infrastrukturkapasitet:

JBFs søknader skal ha form av et komplett forslag til rute.

For at Bane NOR skal kunne verifisere eller konstruere ruten, må søknaden inneholde den minimumsinformasjon som er nødvendig for konstruksjonsarbeidet.

Slik minimumsinformasjon er:

- **Togslag**
Persontog, godstog, tomtog, løskomotiv, arbeidstog, etc.
- **Kjørestrekning og kjøredager**
Ønsket avgangstid fra togets utgangsstasjon eventuelt ønsket ankomst til togets endestasjon dersom dette prioriteres
- **Stoppmønster og stoppaktiviteter**
Med minimum ønsket oppholdstid
- **Ønsket sted for personalbytte**
Gjelder alle kategorier av togpersonale; fører, ombordansvarlig, assistansekonduktører, kioskpersonale og behov for oppholdstid i den forbindelse
- **Kjøretøy**
- **Eventuelt behov for assistanselokomotiv og over hvilken strekning**
- **Bestemmende kjørehastighet**
- **Togstørrelse**
For godstog angis ønsket tilkoplede togvekt, total lengde i meter og aksellast
For persontog angis antall togsettenheter og total lengde i meter.
- **Foreløpig materiellturnering**
- **Dokumentasjon om tillatelse for nytt materiell**

Behov for terminalkapasitet, herunder

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

Behov for sporkapasitet

Til hensetting/stalling av materiell i driftspauser. Foretrukket lokalisering og behov for sporlengde bes opplyst.

Behov for tilgang til togvarmeanlegg (varmepost) i forbindelse med hensetting av tog

Bestillingen skal inneholde spor nummer, eventuelt varmepost nummer, dager/datoer og klokkeslett.

Hvis behovet gjelder sted som på bestillingstidspunktet mangler togvarmeanlegg, bør dette fremheves spesielt, og bestilles særskilt til oss@banenor.no

Ved bruk av spesielt kjøretøy (demonstrasjonsmateriell, damplokomotiver mv.) må i tillegg opplyses kjøretøyets ytelse i stigninger.

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

4.2.1.1.3 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 godkjenning av kjøretøy og tekniske data foreligge senest ved søknad om infrastrukturkapasitet. Alternativt skal JBF 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 JBF 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.

4.2.1.2 Innhold i Bane NORs førsteutkast til ruteforslag

Bane NORs førsteutkast for ruteterminen skal inneholde:

- Grafisk rute
- Kapasitetsbeskrivelse:
 - Strekningskapasitet
 - Sporkapasitet, herunder lokasjon for tildelt kapasitet for hensetting/stalling av materiell 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
- Eventuelle konflikter

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

4.3 Plan for kapasitetsfordelingsprosessen

Skjematisk oversikt over prosesser og viktige frister for søknader om sportilgang og infrastrukturplanlegging.

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

FOM	TOM	Prosess / Aktivitet
2017		
10.12		Ruteplan R18 iverksettes.
22.12		Seneste dato for kunngjøring av oppstart rutetermin R19.
2018		
8.1		Forhåndsplanlagte ruteleier (PaPs) for internasjonal godstrafikk R19 publiseres. Søkeperiode for infrastrukturkapasitet starter.
2.3		Første forslag til banetekniske planforutsetninger (BTP) for R19 publiseres.
15.3		Oppstartsmøte R19 med JBF og andre søkere.
9.4		Kommentarer til første forslag BTP R19 skal være Bane NOR i hende innen kl. 09.00.

FOM	TOM	Prosess / Aktivitet
9.4		Siste dag for søknader om infrastrukturkapasitet for R19.
2.7		Ruteforslag og oppdatert forslag til BTP for R19 publiseres.
2.7	6.8	Forslag R19 til høring hos JBF og andre søkere.
6.8		Kommentarer til ruteforslag og oppdatert forslag BTP R19 skal være Bane NOR i hende innen kl. 09.00.
6.8	31.8	Samordningsperiode.
20.8		Tider for internasjonal trafikk søkt via PCS, inkludert forhåndsplanlagte ruteleier (PaPs) for internasjonal godstrafikk, fastlegges. Gjelder også nasjonale ruteleier som matetrafikk til/fra PaPs.
3.9		Siste dag for å fremsette krav om tvisteløsning.
3.9	14.9	Tvisteløsningsperiode.
21.9		Ruteplan og BTP R19 fastlegges.
15.10		Ruteplan og BTP R19 publiseres.
16.10		Første dag for søknad om ad hoc ruter for rutetermin R19.
9.11		Siste dag for å meddele jernbaneforetak som skal forestå transport der hvor infrastrukturkapasitet er søkt av andres søkere og ikke JBF.
9.12		Ruteplan R19 iverksettes.
21.12		Seneste dato for kunngjøring av oppstart rutetermin R20.

For informasjon om fremgangsmåte for uforutsett vedlikeholdsarbeid, vises det til kap. 4.5.

4.3.1 Plan for kommende rutetermin

Hovedterminkifte for nasjonal og internasjonal trafikk - desember 2018

Rutetermin R19 gjelder f.o.m. 9.12.2018 t.o.m. 14.12.2019.

Kapasiteten fordeles for hele ruteterminen (R19).

Bane NOR skal gi endelig svar på JBFs søknader om infrastrukturkapasitet i den ordinære kapasitetsfordelingsprosessen for R19 innen 21. september 2018.

Detaljert beskrivelse av planprosessen, inkludert tidsfrister, kunngjøres i eget brev til søkere.

4.3.2 Fordeling av restkapasitet (ad hoc søknader)

Jf. jernbaneforskriften § 8-7.

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

Prioriteringskriterier ved operativ kapasitetsfordeling

Restkapasiteten fordeles i den rekkefølge søknader om infrastrukturkapasitet kommer inn.

Kontaktpunkt for søknader om restkapasitet (og for innstilling av tog)

Utenom kapasitetsfordelingsprosessen skal kommunikasjon normalt foregå mellom Bane NORs trafikkstyringssentraler (operativt rutekontor og togledelse) og JBFs transportledelse.

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

Endringer av permanent eller langvarig karakter skal behandles av Kunde og trafikk, Ruteplan.

Når ruteleier tilbakeleveres til Bane NOR og refordales i løpet av en ruteplanperiode, for eksempel som følge av at et JBF legges ned i en ruteplanperiode, 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 til å søke på denne. Følgende prinsipper og kriterier gjelder for slike tildelinger:

- Søkers 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 %
- 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 %
- En optimal utnyttelse av infrastrukturen, herunder blant annet i hvilken grad tidligere tildelte ruteleier har blitt benyttet. Dette kriteriet vektlegges 20 %
- Miljøhensyn, herunder blant annet energieffektivt togmateriell. Dette kriteriet vektlegges 20 %

I tilfelle av søknadskonflikt vil Bane NOR:

- foreta en objektiv gjennomgang og vurdering 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, herunder hvordan søknadene er vurdert på bakgrunn av prinsippene og kriteriene for tildelingen;
- gi en skriftlig begrunnelse til søkerne om Bane NORs beslutning om tildeling og hvor det fremgår at tildeling er foretatt i henhold til de oppstilte prinsippene og kriteriene for tildelingen, herunder hvilke vurderinger som ligger til grunn for tildelingen

4.3.2.1 Ad hoc søknad

Søknad om ad hoc kapasitet gjøres via Bane NOR sin web-portal BEST-K. Her finnes instruksjoner om hvordan verktøyet benyttes og hvilken minimumsinformasjon som kreves i søknaden.

4.3.2.2 Bane NORs svarfrist overfor JBF (ved ad hoc søknader)

Jf. jernbaneforskriften § 8-7.

Bane NOR skal besvare ad hoc søknader om infrastrukturkapasitet så snart som mulig, og senest innen fem virkedager.

4.3.2.3 Varsel om søknad om infrastrukturkapasitet

Ved store og/eller kompliserte søknader og/eller spesialtransporter avtales spesielle frister. JBF 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 4.3.2 ovenfor

4.3.2.4 Innhold i Bane NORs svar

Bane NORs svar på søknad om ad hoc infrastrukturkapasitet og/eller varsel om søknad om infrastrukturkapasitet skal rettes til søker og inneholde en henvisning til søknaden eller varselet.

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 som beskrevet i togframføringsforskriften/Trafikkregler for jernbanenettet.

Hovedaktiviteter ved ad hoc søknader

Nr.	Aktivitet
1.	Operativ ruteplanlegger mottar søknad i BEST-K fra JBFs transportledelse
2.	Operativ ruteplanlegger samordner søknaden med andre aktiviteter eller behov
3.	Eventuelt behov for prioritering avklares med involverte JBF og banesjefer
4.	Operativ ruteplanlegger utarbeider og distribuerer nødvendige kunngjøringer

4.4 Fordelingsprosessen

Jf. jernbaneforskriften kapittel 8 og 9.

Bane NOR behandler fordelings- og koordineringsprosessene som én sammenhengende og integrert prosess. Prosessen betegnes "Fordele infrastrukturkapasitet".

Aktiviteter ved fordeling av infrastrukturkapasitet

Nr.	Aktivitet
1	Bane NOR (Kunde og trafikk, Ruteplan) utarbeider utkast til ruteplan. Fordeler infrastrukturkapasitet på sporet, stasjoner og terminaler/driftsbanegårder.
2	Ved behov utfører Kunde og trafikk, Ruteplan mindre justeringer av ruteplan på bakgrunn av endringer i Infrastrukturdivisjonen v/banesjefenes sportilgangsbehov.
3	Bane NOR oversender første utkast av ny ruteplan til JBF
4	Gjennomføre ruteplankonferanse med JBF og IF
5	JBF og IF foretar en siste evaluering og oversender sine ønsker/kommentarer til Kunde og trafikk, Ruteplan
6	Kunde og trafikk, Ruteplan gjennomgår behov for bemanning av stasjoner (gjelder "K-stasjoner" på fjernstyrte strekninger og stasjoner på strekning uten fjernstyring)
7	Umiddelbart etter aktivitet 3 og parallelt med aktivitetene 4-6 trer Bane NORs tvisteløsningsordning i kraft, Jf. jernbaneforskriften § 9-2 og Network Statement kapittel 4.4.2.
8	Fastlegge ruteplan: Kunde og trafikk, Ruteplan utarbeider de endelige planforutsetningene for ruteterminen

Aktiviteter ved iverksettelse av rutetermin

Nr.	Aktivitet Referanse
1	Kunde og trafikk, Ruteplan utfører kvalitetskontroll av ruteplanen.
2	Utarbeide grunnlag for kunngjøring av ruteplanen i planleggingsverktøyet TPS for overføring til FIDO. Jf. togframføringsforskriften
3	Oppdatere av Bane NORs egne informasjons- og trafikkstyringssystemer
4	Distribuere av informasjon fra rutedatabasen til avtalte grensesnitt hos eksterne mottakere (JBF m.m.)
5	Utarbeide og publisere grafiske ruter på Bane NORs internettsider

4.4.1 Samordningsprosessen

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 tilgodese alle søknadene, skal IF gjennomføre en samordning av søknadene, jf. jernbaneforskriften § 9-1.

Prosessen 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. Når all informasjon og dokumentasjon foreligger, utarbeider Bane NOR forslag til løsning etter prioriterte kriterier:

1. Koordinering av internasjonal/grenseoverskridende trafikk

2. Søkers reelle behov for ruteleier, enten basert på inngåtte avtaler om transporttjenester, eller basert på søkers utsikter til å inngå slike avtaler
3. Generelle samfunnshensyn

Forslaget oversendes de involverte søkere. Dersom 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.

4.4.2 Tvisteløsningsordningen

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 (datoer og tidsfrister) meddeles søker og IF ved planprosessens start, dvs. 11 måneder før hovedterminkiftet.

Når en strekning blir erklært overbelastet, vil Bane NOR fordele infrastrukturkapasitet etter retningslinjene som fremgår av punkt 4.4.3.3.

4.4.2.1 Frist for å fremsette krav

Krav må fremsettes så snart som mulig etter at Bane NOR har sendt første utkast av ny ruteplan til søker.

Krav som fremsettes senere enn 15 virkedager før den dato Bane NOR har fastsatt for fastleggelse av ruteplan vil ikke bli behandlet.

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

4.4.2.2 Kravets innhold og adresse – gjenpart

Kravet bør inneholde følgende elementer:

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

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

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

Kravet sendes Bane NOR, Kunde og trafikk, Ruteplan, som fordeler kopier av kravet til alle andre søkere. Kravet sendes per e-post til oss-rutebestilling@banenor.no

4.4.2.3 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 tilsvarende til første søkers klage til:

Bane NOR, Kunde og trafikk, Ruteplan.

Tilsvaret må henvise til og identifisere den opprinnelige klagen, jf. kapittel 4.4.2.2.

Tilsvaret sendes til oss-rutebestilling@banenor.no

4.4.2.4 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 4.4.2.1 er mottatt.

For øvrig gjelder forvaltningslovens regler om enkeltvedtak for IFs saksbehandling i forbindelse med beslutninger om tildeling av infrastrukturkapasitet, så fremt ikke annet følger av jernbaneforskriften, jf. jernbaneforskriften § 1-2 (9).

4.4.2.5 Klage over Bane NORs beslutning – virkninger av slik klage

Jf. jernbaneforskriften § 11-2.

Bane NORs beslutninger om tildeling av infrastrukturkapasitet kan påklages til SJT. Slik klage har ikke oppsettende virkning.

4.4.3 Overbelastet infrastruktur: definisjon, prioriteringskriterier og prosess

Jf. jernbaneforskriften kapittel 9.

4.4.3.1 Definisjon av overbelastet infrastruktur

Jf. jernbaneforskriften § 9-3.

4.4.3.2 Overbelastede strekninger (i Norge)

Følgende strekninger og knutepunkter anses å være overbelastet:

- *Oslo S – Ski*
mellom 06.30 og 09.00 og mellom 15.00 og 17.30 på virkedager
- *Oslo S – Lysaker*
mellom 06.30 og 09.00 og mellom 15.00 og 17.30 på virkedager
- *Lillestrøm – Kløfta (Hovedbanen)*
mellom 18.00 og 23.30 på virkedager
- *Lillestrøm – Kongsvinger*
mellom 12.00 og 24.00 på virkedager
- *Oslo S*
mellom 06.30 og 09.00 og mellom 15.00 og 17.30 på virkedager

4.4.3.3 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

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 4.4.2. Resultatet av den samfunnsøkonomiske analysen vil tillegges stor vekt i evalueringen av hvilket alternativ som blir gitt prioritet.

4.4.4 Virkninger av rammeavtaler

Jf. jernbaneforskriften kapittel 7 og Network Statement kapittel 2.3.1.

4.4.4.1 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 hvoretter 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 Fordeling av kapasitet til vedlikehold, fornyelsearbeider og kapasitetsøkende tiltak

Kapasitet til vedlikehold, fornyelse og kapasitetsøkende tiltak ivaretas i taktisk og operativ kapasitetsfordeling – se kapittel 4.2.1 og 4.3.2.

4.6 Regler for avbestilling og ikke-bruk

Jf. jernbaneforskriften §§ 6-7, 9-4 og 10-2.

Tildelt infrastrukturkapasitet kan kostnadsfritt avbestilles inntil 60 dager før togets avgangstid. Avbestillinger eller ikke-bruk som skjer etter dette tidspunktet illegges reservasjonsavgifter etter kapittel 6.4.2. Tildelt infrastrukturkapasitet kan ikke avbestilles senere enn 72 timer før togets avgangstid.

Søkere, som i kapasitetsfordelingsprosessen søker på ny om infrastrukturkapasitet, som det på grunn av årsaker Bane NOR ikke kan lastes for, har benyttet mindre enn 80 %, viker prioritet for annet JBF som søker om samme infrastrukturkapasitet.

Dersom et JBF 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.

For øvrig kan Bane NOR ved tildeling av infrastrukturkapasitet ta hensyn til at tidligere tildelt infrastrukturkapasitet ikke er benyttet.

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/Definisjoner.

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.

Tillatelser til spesialtransporter kan man få ved henvendelse til Bane NORs OSS funksjon: e-post spesialtransporter@banenor.no. Ved søknad utenom kapasitetsfordelingsprosessen må det forventes lengre saksbehandlingstid enn fem dager, jf. kapittel 4.3.2.2 ovenfor.

Hjelpeverktøy ved behandling av søknad om spesialtransport

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

4.7.2 Farlig gods

Farlig gods i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen

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

Farlig gods ved togframføring

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

4.8 Særskilte tiltak i tilfelle av driftsforstyrrelser

Jf. jernbaneforskriften § 10-4.

I tilfelle av driftsforstyrrelser er det i Bane NOR og JBF 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.

4.8.1 Prinsipper

God punktlighet og regularitet er viktige forutsetninger for Bane NOR og JBF sitt omdømme og økonomi, og er en avgjørende forutsetning for optimal kapasitetsutnyttelse.

En avgjørende forutsetning for god punktlighet er at avtalte planforutsetninger overholdes, jf. pkt. 4.2.1.1.1 foran. Dette er spesielt viktig i Østlandsområdet og rundt Bergen, Stavanger og Trondheim hvor togproduksjonen er stor og utnyttelsen av kapasiteten i 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 3 minutter.

4.8.1.1 Prioriteringsregler ved uregelmessigheter i togtrafikken

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

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

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

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

Detaljerte prioriteringsregler fastsettes samtidig med den enkelte ruteplan.

4.8.2 Retningslinjer ved driftsforstyrrelser

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

4.8.2.1 Operative retningslinjer ved forsinkelser

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

Hensynet til turneringen av 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 rutetermin. JBF blir gjort kjent med den planlagte utformingen av disse retningslinjene under sin deltakelse i kapasitetsfordelingsprosessen.

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

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

- når bruk av retningslinjene kan føre til større fare eller skade, for eksempel fordi tog som etter retningslinjene skal holdes tilbake blir stående på et punkt på linjen hvor det er eksponert for ras

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

4.8.2.3 Særlige tiltak i tilfelle forstyrrelser

Jf. jernbaneforskriften § 10-4.

Det fremgår 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 JBF sitt 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 JBF som er gjenstand for rekvisisjon eller noen vedkommende svarer for.

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

4.8.3 Forutsette problemer

Jf. jernbaneforskriften § 9-5.

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 JBF kan i fellesskap bli enige om en annen løsning.

4.8.4 Uforutsette problemer

Jf. jernbaneforskriften § 9-5.

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.

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.

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.



5. Tjenester

5.1 Innledning

Jf. jernbaneforskriften kapittel 4.

I dette kapitlet beskrives hvilke tjenester Bane NOR tilbyr sine kunder. Kapitlet er strukturert på samme måte som oversikten over tjenester i jernbaneforskriften kapittel 4. Disse tjenestene er inndelt i følgende kategorier:

- Den minste pakken med tjenester
- Tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse
- Tilleggstjenester
- Ekstratjenester

JBF sin bruk av tjenestene er regulert av Bane NORs til enhver tid gjeldende standardvilkår. Disse standardvilkårene fremgår av AST vedlegg 1. Se vedlegg 2.3.1 AST, vedlegg 1 [Standardvilkår](#).

I tillegg til disse tjenestene leverer Bane NOR en rekke andre tjenester til JBF. I punkt 5.6 er det gitt informasjon om hvilke andre tjenester Bane NOR til enhver tid stiller til disposisjon til JBF. Denne informasjonen utgjør ikke en rettslig bindende forpliktelse for Bane NOR. Det at en tjeneste er benevnt i punkt 5.6 innebærer ikke at JBF har krav på at Bane NOR stiller tjenesten til disposisjon for JBF. Bane NOR bestemmer hvilke andre tjenester som til enhver tid skal tilbys til JBF. For at JBF skal ha rett til å bruke slike andre tjenester må det følge av en særskilt avtale mellom Bane NOR og JBF.

5.2 Den minste pakken med tjenester

Jf. jernbaneforskriften § 4-1.

JBF 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 kjørestrom, 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 JBF har tillatelse til å trafikkere.

Trafikkstyring som nevnt i bokstav d), inkluderer også kommunikasjon mellom tog (førere) og trafikkstyringssentral/trafikkstyrer på stasjon på ikke-fjernstyrte strekninger vha. GSM-R-telefon. 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, jf. Network Statement kapittel 3.2.3) 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) får JBF 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 kapittel 3.3.2.6.

5.2.1 GSM-R-utrustning til kjøretøy

JBF 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 3.3.3.3](#). For lokførers terminal stilles det krav i.h.t. UIC EIRENE om 8W cabradio med utvendig antenne montert og ekstern strømforsyning.

Kontaktpunkt: oss@banenor.no

5.2.2 Bane NORs elektroniske distribusjonssystem

JBF 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.

Se [Trafikkregler for jernbanenettet \(TJN\) kapittel 1 og 2](#).

Kontaktpunkt: fido@banenor.no

5.2.3 Grafiske ruter

Grafiske ruter kan vederlagsfritt lastes ned fra kundeportalen på Bane NORs nettside:

<http://www.banenor.no/kundeportal/ruter-og-sportilgang/>

Kontaktpunkt: oss@banenor.no

5.3 Tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse

JBF 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 JBF 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. kapittel 5.2.

Network Statement inneholder informasjon om Bane NORs og andres serviceanlegg.

Tjenester som beskrevet i jernbaneforskriften § 4-2 omfatter følgende:

5.3.1 Tilgang til serviceanlegg

Jf. jernbaneforskriften § 4-2 skal den som driver serviceanlegg gi tilgang, herunder sportilgang, til alle JBF på ikke-diskriminerende vilkår, til følgende anlegg og tjenester som ytes i disse:

5.3.1.1 Stasjoner for passasjerer

Tjenesten gir JBFs passasjerer tilgang til publikumsarealer i stasjonsbygninger og andre anlegg. Publikumsarealer omfatter blant annet plattformtak og leskur til alminnelig bruk for de reisende, oppholdsrom, vrimlehaller, venterom og toaletter, samt adkomst til servicebygg, plattformer og parkeringsplasser. 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 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 alle tjenester/elementer forbundet med/henførbare til driften og vedlikeholdet av stasjonen, så som utvendig og innvendig renhold, korrektivt og forebyggende utvendig og innvendig vedlikehold, utvendig og innvendig belysning, annen elektro (herunder plattformvarme), drift og vedlikehold av tekniske anlegg (for eksempel heis, ventilasjonsanlegg, oppvarming, alarmsystemer), vaktmestertjenester, egne og innkjøpte vaktholdtjenester, brøyting og strøing av plattformer og tilkomstarealer, vedlikehold av grøntanlegg og parkeringsplasser etc.

Stasjonstjenester omfatter også formidling av reiseinformasjon og egnede arealer for billettsalg. 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 [3.6.1.2 Stasjoner](#).

Bane NOR definerer standard mv. på stasjonene i samsvar med reguleringene i [AST punkt 9.1.5](#). Togselskapene kan ikke reservere seg mot enkelte av tjenestelementene/noen av fasilitetene som tilbys/leveres på den enkelte stasjon.

5.3.1.2 Godsterminaler

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); feiing 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, på den ene side kombi-/vognlastterminaler, og på den annen side tømmerterminaler.

Godsramper for lasting og lossing av gods er 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. Det samme gjelder adkomstveier for gods, herunder adkomst via vei.

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. JBF må selv kontrahere med en av de prekvalifiserte operatørene/leverandørene av terminaltjenester. Omfang av og innhold i tjenestetilbudet varierer fra terminal til terminal.

Opplysninger om hvilke leverandører som er på terminalene er beskrevet i www.godsterminaler.no

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.

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

For ytterligere informasjon om godsterminalene og hvilke tjenester som ytes ved disse – se kapittel 3.6.2. samt [vedlegg 3.6.2.1.](#)

5.3.1.3 Skiftestasjoner og skifteanlegg

JBF får rett til å benytte Bane NORs skifteområder ved å inngå AST med Bane NOR. Dette omfatter også tilgang til skifteområdet.

Sikkerhets- og teknisk utstyr på skiftestasjoner og skifteanlegg er en del av jernbaneinfrastrukturen etter kapittel 5.2 og omfattes av den minste pakken med tjenester.

For nærmere informasjon om skifteområdet – se [vedlegg 3.6.3.2.](#)

5.3.1.4 Hensettingsspor

JBF får tilgang til hensettingsspor og hensettingsområder ved å inngå AST med Bane NOR. Behovet for hensetting fastsettes gjennom den årlige kapasitetsfordelingsprosessen.

Tjenesten omfatter «parkering» av så vel person- som godstog. Hensetting av godstogmateriell prises foreløpig ikke. Bane NOR vil i dialog med jernbaneforetakene finne praktiske løsninger. Hensetting (dvs parkering) av persontog blir priset til selvkost inklusive en rimelig fortjeneste.

Kjørestrøm skal ikke benyttes ved hensetting, med mindre hensettingsområdet ikke har togvarmepost tilpasset materiellet.

For nærmere informasjon om lokalisering av og eierskap til hensettingsspor, kontakt oss@banenor.no

Informasjon om hensettingsspor – se [vedlegg 3.6.3.2.](#)

5.3.1.4.1 Bruk av sidespor for lagring av kjøretøy

5.3.1.4.1.1 Korttidslagring

JBF som har behov for spor til lagring av kjøretøy som benyttes i JBFs daglige og regelmessige drift skal melde inn dette behovet i kapasitetsfordelingsprosessen, jf. kapittel 4.

5.3.1.4.1.2 Langtidslagring

JBF som har behov for sporplass til langtidslagring av kjøretøy skal ta behovet opp med OSS, oss@banenor.no

En forespørsel bør ledsages av følgende opplysninger:

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

5.3.1.5 Vedlikeholdsanlegg

5.3.1.5.1 Driftsbanegårder

En driftsbanegård er det sporområdet som utgjør et vedlikeholdsanlegg, samt innretninger, anlegg, funksjoner og tjenester, herunder ramper og plattformer, som er å anse som en del av vedlikeholdsanlegget og som har direkte sammenheng med drift av anlegget.

JBF gis rett til å benytte spor frem til driftsbanegårder ved å inngå AST med Bane NOR. JBF har etter søknad til Bane NOR rett til å bruke Bane NORs driftsbanegårder og eventuelle tjenester Bane NOR yter der.

For nærmere informasjon om driftsbanegårder, se vedlegg [3.6.3.2](#).

5.3.1.5.2 Verksteder

Verkstedene i Norge, som forestår reparasjoner på kjøretøy, eies av Bane NOR. En oversikt over samtlige verksted finnes i vedlegg [5.3.1.5.2](#)

[Mantena](#) er ansvarlig for operativ plan og produksjon på verkstedene som er listet opp nedenfor.

For informasjon om verkstedene, produksjonsutstyr, tjenestene samt kontaktinformasjon, se [vedlegg 5.3.1.5.2](#)

De syv største verkstedene/bygg som administreres av Bane NOR Eiendom er:

5.3.1.5.2.1 Bergen

Verkstedet i [Bergen](#) ligger i stasjonsområdet og utfører vedlikehold, reparasjoner og modifikasjoner på motorvogn Type 69 samt klargjøring, lettere vedlikehold og inspeksjoner på langdistansetog. I sommersesongen utføres planlagt vedlikehold på materiell som trafikkerer Flåmsbana. Mer informasjon om verkstedet i Bergen finnes i vedlegg 3.6.3.2.

5.3.1.5.2.2 Grorud

Verkstedet på [Grorud](#), Oslo vedlikeholder og reparerer elektriske lokomotiver, diesellokomotiver/skiftelokomotiver. Mer informasjon om verkstedet på Grorud finnes i vedlegg 3.6.3.2.

5.3.1.5.2.3 Kvalaberg

Verkstedet [Kvalaberg](#) i Stavanger utfører alt planlagt og korrektivt vedlikehold på type 72. Herunder: boggibytte, hjulbytte og annet tyngre vedlikehold. Det utføres også lettere servicevedlikehold på type 7 vogner, sovevogner ved behov. Mer informasjon om verkstedet på Kvalaberg finnes i vedlegg 3.6.3.2.

5.3.1.5.2.4 Lodalen

Verkstedet i [Lodalen](#), Oslo utfører driftspausebasert vedlikehold, reparasjoner av lok el-18, motorvogner type 73/73B, flytoget type 69G og 71, personvogner. I tillegg kan verkstedet vaske, tine, dreie og løfte enkeltvogner, lokomotiv og 71/73. Mer informasjon om verkstedet i Lodalen finnes i vedlegg 3.6.3.2.

5.3.1.5.2.5 Marienborg

Verkstedet på [Marienborg](#) ligger ca. 2 km sør for Trondheim Sentralstasjon. Driftsbanegården ligger i tilknytning til stasjonen. Det utføres driftspausebasert vedlikehold og reparasjoner for dieselmotorvogner Type 92 og Type 93, diesellok Di 4, personvogner tilhørende Nordlandsbanen samt komponentproduksjon. Mer informasjon om verkstedet på Marienborg finnes i vedlegg 3.6.3.2.

5.3.1.5.2.6 Skien

Verkstedet i [Skien](#) ligger ved jernbanestasjonen. Vedlikeholdshallen og driftsbanegården har togvaskemaskin, løftebukker, traverskran, toalettømmeanlegg samt tine- og spyle muligheter.

Mer informasjon om verkstedet i Skien finnes i vedlegg 3.6.3.2.

5.3.1.5.2.7 Sundland

Verkstedet på [Sundland](#) i Drammen har vedlikeholdshaller med løftebukker, traverskraner, vognavaskemaskin, toalettømmeanlegg og utfører hjuldreining, tining, utvendig vask og veiing av materiell.

Mer informasjon om verkstedet på Sundland finnes i vedlegg 3.6.3.2.

5.3.1.6 Andre tekniske anlegg, herunder rengjørings- og vaskeanlegg

Vedlegg med oversikt over tjenester i andre tekniske anlegg, herunder rengjørings- og vaskeanlegg – se vedlegg [3.6.5](#).

5.3.1.7 Havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet

Bane NOR tilbyr ingen havnetjenester.

5.3.1.8 Avlastningstjenester

Bane NOR tilbyr ingen avlastningstjenester.

5.3.1.9 Påfyllingsanlegg for drivstoff

JBF får rett til å benytte jernbaneinfrastruktur frem til påfyllingsanlegg for drivstoff der slikt finnes, ved å inngå AST med Bane NOR. JBF har etter søknad rett til forsyning av drivstoff i slike anlegg som forvaltes av Bane NOR og som er i drift.

En oversikt over påfyllingsanlegg for drivstoff er gitt i vedlegg [3.6.5](#).

For bruk av anlegg eiet av Bane NOR, kontakt OSS, oss@banenor.no

5.3.2 Levering av tjenester i serviceanlegg

5.3.2.1 Skiftetjenester

Bane NOR tilbyr for tiden ikke skifting. Hvis behov, kan Bane NOR formidle kontakt med virksomhet som kan foreta skifting. Kontaktpunkt: oss@banenor.no

5.3.2.2 Andre tjenester på serviceanlegg

Bane NOR tilbyr ikke andre tjenester på serviceanlegg.

5.4 Tilleggstjenester

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

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

Tilleggstjenester som Bane NOR tilbyr omfatter følgende:

5.4.1 Kjørestrøm (elektrisk energi til togframføring)

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 JBF. Elektrisk energi tilbys alle JBF 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 innrapporterte fremførte bruttotonnkilometer og nøkkeltall for omregning av bruttotonnkilometer til energiforbruk. Nøkkeltallene varierer med flere faktorer, herunder type traksjonsmateriell, strekning og trafikk mønster.

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.

Gjeldende versjon av " Bane NORs standardvilkår for avregning av 16 2/3 Hz energi er tilgjengelig via kundeportalen til Bane NOR: <http://www.banenor.no/kundeportal/jernbanen-i-norge/tjenester-og-priser/tilleggstjenester/strom-til-togframforing/> eller direkte på <http://trv.jbv.no/energiavregning/Hovedside>.

5.4.2 Tjenester for tog

5.4.2.1 Forvarming av passasjertog

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

Bane NOR tilbyr JBF tilgang til varmeposter for forvarming av tog. Informasjon om togvarmeposter og togvarmeanlegg vil fremgå av egne tabeller for respektive stasjoner, jf. [vedlegg 3.6.1.2](#).

Følgende tilkoblingstyper benyttes:

- For 1000 V-system: Kontakttype i.h.t. UIC 552.
- For 400 V-system: Kobling i.h.t. UIC 554-1 plate IV, kontakttype 463-6 med pilotkontakt.

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

Kontaktpunkt: oss@banenor.no

5.4.2.2 Vannfylling på tog

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

For oversikt over stasjoner og driftsbanegårder med mulighet for vannfylling – jf. [vedlegg 3.6.5](#).

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

5.4.2.2.2 Vannfylling på tog (store mengder på kort tid)

For oversikt over stasjoner med mulighet for hurtig fylling av store mengder vann – jf. [vedlegg 3.6.5](#) og [3.6.1.2](#).

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

5.4.2.3 Håndtering av avfall fra toaletter

For nærmere informasjon om håndtering av avfall fra toaletter – se [vedlegg 3.6.5](#).

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

Kontaktpunkt: Bane NORs spesialtransportfunksjon, 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.

ADR/RID-regelverket gir nærmere retningslinjer for transport av farlig gods, og er tilgjengelig på:

<https://www.dsb.no/lover/farlige-stoffer/>

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

5.5 Ekstratjenester

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

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

Ekstratjenester som opplistet i jernbaneforskriften § 4-5, omfatter følgende:

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. punkt 5.2.

5.5.2 Fremskaffelse av tilleggsopplysninger

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

JBF som har behov for informasjon utover den som følger av Network Statement og andre tilgjengelige kilder, kontakt OSS: 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 hendelse eller lignende ved gjenopptakelse av trafikk. Hvis behov, ta kontakt med 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.

5.6 Andre tjenester

I dette kapitlet gis det oversikt over hvilke andre tjenester Bane NOR yter til JBF og som ikke er omfattet av jernbaneforskriften kapittel 4. For at JBF skal ha rett til å bruke slike andre tjenester må det følge av særskilt avtale mellom Bane NOR og JBF.

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 – NSB Berging og beredskap jernbane AS har tre passasjervogner stasjonert på Ål.

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.

5.6.2 Berging av havareert 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.

JBF 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 JBF om bergingstjenester.

Dersom det ønskes nærmere opplysninger om bergingstjenester, kontakt Bane NOR: oss@banenor.no

5.6.3 Brannvisitasjonstog

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

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

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 antennelsesrisiko utover det normale og tilgangen på vann kan være vanskelig.

Vannvogn/container er plassert på Alnabru, Hønefoss, Ål, Myrdal, Voss, Hamar, Dombås og Støren. Vannvogn er bestilt og under bygging for beredskap på Dunderland.

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.

5.6.6 Assistanselokomotiv

NSB har stasjonert diesellokomotiv Di8 på Ål stasjon og i Bergen på Bergensbanen for assistanse ved maskinhavari, utfall av kjørestrøm mv.

5.6.7 Opplæringstjenester

JDIR er gjennom Norsk jernbaneskole ansvarlig for opplæringstjenestene i hele jernbanesektoren.

Kontaktpunkt: Norsk jernbaneskole <https://jernbaneskolen.no/>

For øvrig har jernbanevirksomhetene ansvar for å gjennomføre slik opplæring som det stilles krav om i lov og forskrift.

5.6.8 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.

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

5.6.9 Utleie av lokaler, bygninger og arealer

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

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

Kontaktpunkt: eiendom@banenor.no

5.6.10 Bagasjetraller på stasjoner

På strekninger der JBF svarer en særskilt pris for prioriterte stasjonstjenester, er kostnader til anskaffelse og drift av bagasjetraller inkludert i denne. På andre stasjoner må JBF som ønsker bagasjetraller, selv bekoste anskaffelse og drift av disse.

5.6.11 Bibliotek tjenester

Bane NOR har sitt eget fagbibliotek med jernbanerelatert litteratur. JBF kan få tilgang på relevante tjenester gjennom avtaler. Det er mulig å oppsøke Biblioteket (Viten) i Oslo i vanlig kontortid.

Besøksadresse: Bane NOR, Stortorvet 7, Oslo.

Kontaktpunkt: E-post: viten@banenor.no

5.6.12 Mulighetsstudier av togmateriell og laster, herunder profilsimuleringer

Bane NOR tilbyr å gjennomføre mulighetsstudier for søkere som ønsker opplysninger om 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 gi de nødvendige opplysninger. Se kapittel 4.2.1.1.2 og kapittel 5.5.6.13.

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 rutebestilling. Meddelt resultat av mulighetsstudien binder ikke Bane NOR i kapasitetsfordelingsprosessen. Rute basert på resultatet av mulighetsstudien må søkes på vanlig måte – se kapittel 4.

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

Kontaktpunkt: oss@banenor.no

5.6.13 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 materiellspesifikke opplysninger til rådighet, herunder:

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

- Lengde av materiell
- Retardasjonsegenskaper
- Hastighetsbegrensninger for materiellet

Kontaktpunkt: oss@banenor.no

5.6.14 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.

Kontaktpunkt: oss@banenor.no

6. Priser

6.1 Prisprinsipper

Jf. jernbaneforskriften kapittel 6.

Prisprinsippene for den minste pakken med tjenester kan oppsummeres på følgende måte:

- a) Prisene fastsettes til den kostnad som oppstår som en direkte følge av den enkelte togtjenesten; et marginalkostnadsprinsipp – jf. jernbaneforskriften § 6-2 (3)
- b) Prisene kan gjenspeile kapasitetsmangelen i en identifiserbar del av jernbanenettet i perioder med overbelastning – jf. jernbaneforskriften § 6-2 (4)
- c) Det kan tas hensyn til miljøkostnader som følger av den enkelte togtjenesten, herunder også støy – jf. jernbaneforskriften § 6-2 (5)

Det finnes noen unntak fra de generelle bestemmelsene:

- d) Full dekning av IFs kostnader kan aksepteres hvis markedet tåler dette, og at det er forenlig med prinsipper om effektivitet, innsyn og likebehandling – jf. jernbaneforskriften § 6-3
- e) For særskilte investeringsprosjekter kan det tas hensyn til den langsiktige kostnaden ved slike prosjekter. Det kan også tas hensyn til deling av risiko knyttet til nye investeringer – jf. jernbaneforskriften § 6-2 (7)
- f) Rabatter knyttet enten for stimulans av nye tjenester eller oppmuntring til trafikk på underutnyttede banestrekninger – jf. jernbaneforskriften § 6-4

Ut fra reglene vil det være mulig å skille mellom ulike markeder. Men innenfor det enkelte marked må det praktiseres likebehandling. Videre kan det innføres rabattordninger etter jernbaneforskriften § 6-4, men disse kan bare gjelde priser som innkreves for en bestemt del av infrastrukturen.

I tråd med EU-forordning 2015/909 Artikkel 6 har Bane NOR valgt en økonometrisk metode for å beregne de direkte enhetskostnadene / marginalkostnadene knyttet til levering av den minste pakken av tjenester og tilgang til serviceanlegg. For nærmere informasjon vises det til [Bane NORs implementeringsplan](#) som ble sendt Statens jernbanetilsyn 14. juli 2017.

Ordninger for bedring av ytelse er implementert fra og med 1. januar 2017, se punkt 6.5. Se også vedlegg 4 til AST.

Bane NOR har etablert reservasjonsavgift for kapasitet som er tildelt, men som ikke brukes, se punkt 6.4.2.

6.1.1 Den minste pakken med tjenester

Jf. jernbaneforskriften §§ 6-2 – 6-5.

Den minste pakken med tjenester omfatter de tjenestene som er listet opp i kapittel 5.2. De vil bli priset ut fra punktene a), b) og d) ovenfor.

6.1.2 Tilgang til serviceanlegg

Jf. jernbaneforskriften §§ 6-2 og 6-9 (2).

Tilgang til Bane NORs serviceanlegg som beskrevet i Network Statement kapittel 5.3 er marginalkostnadspriset på samme måte som den minste pakken med tjenester, jf. kapittel 6.1.1.

Tilgang til serviceanlegg eiet av andre enn Bane NOR, er priset til selvkost etter jernbaneforskriften § 6-9 (2).

Det vises også til [Bane NORs tjenestekatalog](#) som ble utarbeidet for Samferdselsdepartementet i forbindelse med jernbanereformen.

6.1.3 Tjenester i serviceanlegg

Jf. jernbaneforskriften § 6-9 (2).

Bane NOR fastsetter priser for bruk av tjenester i Bane NORs serviceanlegg som beskrevet i kapittel 5.3, og disse prises til selvkost inklusiv en rimelig fortjeneste. For nærmere informasjon om prinsippene for prisfastsettelse m.m. AST punkt 13.3.

6.1.4 Tilleggstjenester

Jf. jernbaneforskriften § 6-9 (3).

Bane NOR fastsetter priser for bruk av tilleggstjenester. I den grad disse tjenestene bare tilbys av Bane NOR, kan disse maksimalt prises til selvkost inklusiv en rimelig fortjeneste. For nærmere informasjon om prinsippene for prisfastsettelse m.m. AST punkt 13.4.

6.1.5 Ekstratjenester

Jf. jernbaneforskriften § 6-9 (3)

Bane NOR fastsetter priser for bruk av ekstratjenester. I den grad disse tjenestene bare tilbys av Bane NOR, kan disse maksimalt prises til selvkost inklusiv en rimelig fortjeneste. For nærmere informasjon om prinsippene for prisfastsettelse m.m. AST punkt 13.4.

6.1.6 Andre tjenester

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 JBF prises til markedsvilkår.

6.2 Prissystem

Jf. jernbaneforskriften kapittel 6.

6.2.1 Den minste pakken med tjenester

Jf. jernbaneforskriften kapittel 6 (§§ 6-1 til 6-5), direktiv 2012/34/EU og gjennomføringsforordning 2015/909/EU.

Avgiftsordningen består av to komponenter, hvor den ene delen er knyttet til bruk av infrastrukturen (sporpris), og den andre er knyttet til bruk av kapasitet på overbelastet del av jernbanenettet (kapasitetspris).

Sporprisen er også spesifisert på henholdsvis person- og godstrafikk, samt ulike markedsområder innenfor disse.

Avgiften gir JBF rett til den minste pakken med tjenester slik denne er definert i AST punkt 9.1.1.

6.2.1.1 Sporprisen

6.2.1.1.1 Grunnprisen

Avgiftene for tilgang til minstepakken 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». Bane NOR legger til grunn at begrepet «direkte følge» kan forstås som et *marginalkostnadsprinsipp*. Videre benytter forskriften et «skal-begrep» (§ 6-2 (3)), og dette forstås som en *minimumsbetaling*.

Bane NOR har gjennomført en økonometrisk analyse basert kostnader knyttet til korrektivt (feilretting) og forebyggende vedlikehold av infrastrukturen og trafikkbelastning målt i brutto tonnkilometer. Dette er i tråd med EU-forordning 2015/909. Både kostnader og trafikkbelastning er målt pr. banenummer for årene 2014-2016. I den økonometriske modellen er det tatt hensyn til at banene har ulik teknisk utforming i form av antall sporveksler, tunneler, hastigheter mv. Modellen operer med to produkter/tjenester, nemlig persontogtrafikk og godstogtrafikk. Beregningene er dokumentert i [Bane NORs implementeringsplan](#) av 14.07.2017, og denne planen, samt egen [dokumentasjonsrapport \[link\]](#) vedrørende påslag i sporprisen danner grunnlaget for de prissatser som er spesifisert i avsnitt 6.3.1.

6.2.1.1.2 Kapasitetsprisen

Jernbaneforskriften § 6-2 (4) gir grunnlag for et tillegg i prisen slik at den gjenspeiler kapasitetsmangelen i en identifiserbar del av jernbanenettet. For at en kapasitetspris skal ha reell effekt, må banestrekningen trafikkeres av flere togselskap/-konsern. Der kun ett togselskap/-konsern opererer, må dette uansett prioritere hvilke tog som det vil kjøre og ikke. Økonomene benevner dette med at kapasitetskostnaden deres allerede er internalisert i togselskapets/-konsernets egen bedriftsøkonomi. Med flere togselskap/-konsern på samme strekning er eventuell kapasitetskostnad ikke internalisert. Formålet med en kapasitetspris er derfor nettopp å internalisere kapasitetskostnaden i togselskapenes/-konsernenes egen bedriftsøkonomi. På denne måten får man samsvar mellom samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk riktig fordeling av kapasiteten. Kapasitetsprisen har sitt motsvar i kjøprising på veger.

Tillegget er et signal om at transport av større verdi bør gis prioritet over transport av mindre verdi i konflikter hvor de prioriteringskriteriene ikke nødvendigvis gir samme resultat. Prisen er ikke basert på de kapasitetskostnader et JBF påfører de andre i det aktuelle geografiske området.

I 2017 ble det innført en kapasitetspris i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim. Både i dag og i framtiden vil det være kun et JBF mellom Ganddal og Stavanger, og det er følgelig ikke samfunnsøkonomisk riktig å ha en kapasitetspris i dette området, da eventuell kapasitetsmangel er internalisert hos vedkommende JBF. Når Ulriken-prosjektet er ferdig, og det er dobbeltspor mellom Arna og Bergen er det neppe kapasitetsmangel i dette området. Trafikkvolumet i Trondheim er begrenset, og Bane NOR ser det lite hensiktsmessig å ha egen kapasitetspris i dette området.

Det er kun i Osloområdet hvor kapasitetsmanglene bør medføre en kapasitetspris. Så lenge kapasiteten i dette området ikke auksjoneres bort, bør prisen gi et signal til de aktuelle søkerne om at for enkelte tider av døgnet, vil gjennomkjøring i dette området medføre en merkostnad for søkeren. Prisen gjelder alle søkere og alle typer tog; herunder også tomtog i posisjoneringskjøring.

Kapasitetsprisen vil faktureres de tog som i henhold til ruteplanen ankommer Oslo S i morgenerushet og de tog som har avgang fra Oslo S i ettermiddagsrushet. For dagene mandag til og med fredag vil rushtid defineres som:

- Morgenrush: kl. 07:00 – 09:00
- Ettermiddagsrush: kl. 15:00 – 17:00

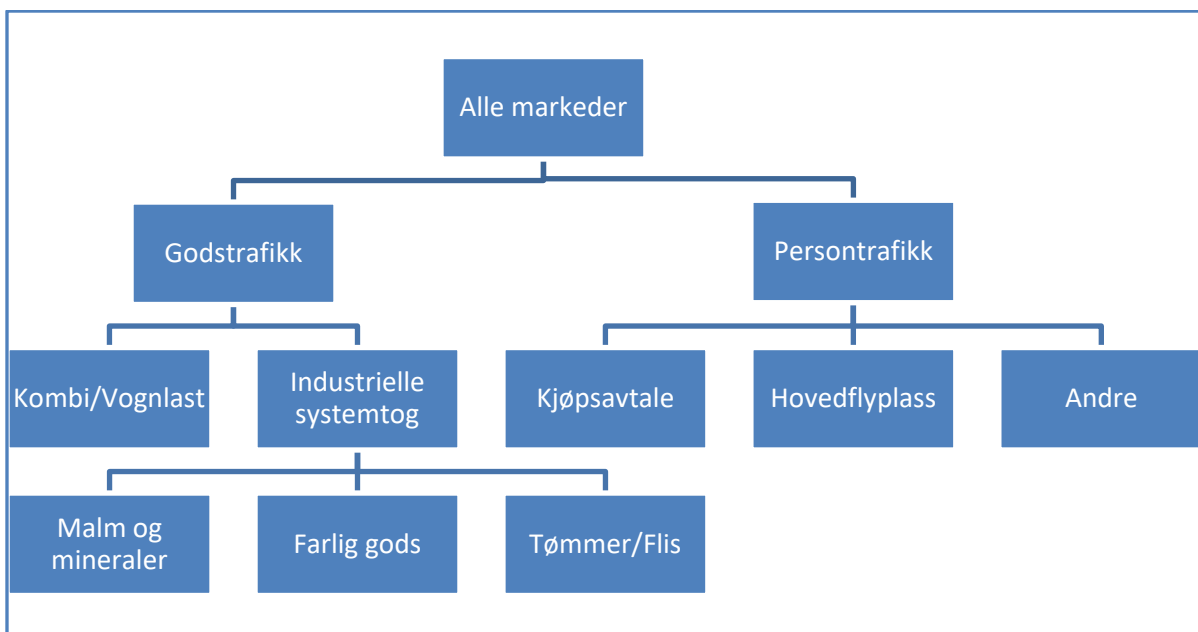
6.2.1.1.3 Miljøtillegg

Videre kan avgiften ta hensyn til de miljøkostnadene – herunder støy – som togtrafikken genererer for tredje person. Det ligger ikke i dette at man, som en permanent ordning, kan justere ned avgiftene (kompensere) som følge av manglende priser for andre transportmidler. Bane NOR har ikke funnet gode løsninger for fastsettelse av avgift vedrørende miljøkostnader, men avgiftslegging av støy som følge av gammel bremseteknologi vil bli vurdert nærmere. I denne sammenheng vil det også bli vurdert positive incitament.

6.2.1.1.4 Full kostnadsdekning

Det fastsettes påslag for å oppnå full kostnadsdekning dersom markedet tåler det. Med full kostnadsdekning forstås dekning av både faste og variable (indirekte og direkte) vedlikeholdskostnader. Avgiftene kan ikke få større påslag slik at et eller flere markedssegment «faller fra». Ved eventuelle påslag skal Bane NOR analysere hvilke markedssegmenter dette er relevant for. Forskriften gir nærmere regler for hvordan markedssegmentene kan deles opp. Markedssegmenteringen skal revideres minst hvert femte år.

Bane NOR har vurdert de markedsområder som er aktuelle i en norsk sammenheng. Områdene tar utgangspunkt i et skille mellom gods- og persontrafikk. Nedenstående figur viser de vurderte områdene.



Innen godstrafikk

I en norsk sammenheng kan det være aktuelt å skille ut industrielle systemtog som eget markedsområde utover kombi-/vognlastsegmentet. Men også innenfor dette segmentet (tømmer, malm og farlig gods) er det ulike evne og vilje til å betale mer enn marginalkostnaden.

Tømmernæringen opererer med trange økonomiske marginer, og det vil være stor fare for bortfall av trafikken dersom avgiftene settes høyere enn marginalkostnaden.

Noe tilsvarende vil også gjelde transport av farlig gods. Det er også et samfunnsmessig ønske at slike transporter går på jernbane framfor på veg.

Malmvirksomhetene har tradisjonelt hatt stor betalingsevne. Denne transporten har også tidligere blitt belastet med infrastrukturavgift når togene framføres med mer enn 25 tonn akseltrykk.

Innen persontrafikk

Som jernbaneforskriften § 6-3 legger opp til er en differensiering mellom den trafikken som inngår i avtale med statlige og/eller regionale trafikkorganer, og hvor det er knyttet en betaling for tjenesten(e); her kalt «PSO»; og annen persontrafikk. Innenfor annen persontrafikk vil det også være aktuelt å differensiere mellom togprodukter som har rutemessig stopp på hovedflyplass; her kalt «Hovedflyplass»; og annen persontransport.

Dagens persontransport til Oslo Lufthavn Gardermoen dekkes både av tog med kjøpsavtale og tog uten kjøpsavtale. En utskillelse av denne trafikken som eget markedsområde må innebære samme avgift for alle tog som betjener Hovedflyplassen.

Banestrekninger – baneinndeling

Marginalkostnadene er ikke en konstant størrelse over hele nettet. Marginalkostnadsberegningene bekrefter dette. Nedenstående tabell viser den inndeling i strekninger som foreslås og som kan kombineres med ovenstående markedsdifferensiering.

Tabell 0-1: Inndeling av banene i Norge

Banestrekning	Definisjon
Oslo lokal	Drammen - Asker - Lysaker – Oslo S – Etterstad – Gardermoen – Eidsvoll Lysaker – Asker; Oslo S – Grefsen; Oslo S – Lillestrøm - Eidsvoll; Oslo S – Ski – Rakkestad
Ofotbanen	Narvik – Riksgrensen
Øvrige strekninger	Eidsvoll – Hamar – Lillehammer Ski – Fredrikstad – Sarpsborg – Halden – Kornsjø (Vestre linje) Drammen – Tønsberg – Skien Drammen – Hokksund – Kongsberg – Kristiansand – Stavanger Skien – Hjuksebø – Notodden Nelaug – Arendal Hokksund/Roa – Hønefoss – Bergen Myrdal – Flåm Grefsen – Roa – Gjøvik Lillehammer – Dombås – Trondheim Lillestrøm – Kongsvinger – Riksgrensen Trondheim – Hell – Riksgrensen/Bodø Kongsvinger – Elverum Hamar – Elverum – Røros – Støren Dombås - Åndalsnes

6.2.1.2 Rabatter

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

Forskriften gir også anledning å gi en tidsavgrenset rabatt for å stimulere trafikken på vesentlig underutnyttede strekninger. Bane NOR har tatt utgangspunkt i Jernbanedirektoratets oversikt over strekningsutnyttelsen over døgnet. Forskriften presiserer at det ikke holder å være underutnyttet, men i *vesentlig grad* underutnyttet. Med vesentlig foreslås at strekningskapasiteten er under 50 % over døgnet. Det er noen strekninger som kommer innenfor en slik utnyttelse, nemlig:

- Dieselstrekningene (Solør-, Røros-, Rauma- og Nordlandsbanen)
- Sørlandsbanen sør for Kongsberg
- Dovrebanen nord for Lillehammer
- Strekningen Roa – Hønefoss – Hokksund

Det er Bane NORs oppfatning at det er godstrafikken som bør gis incitament til økt bruk av disse strekningene. Selv om jernbanenettet rundt endepunktene for kombitrafikken kan ha en høyere strekningsutnyttelse, er Bane NOR av den oppfatning at skal dette ha mening, må rabatten dekke hele strekningen; f.eks. Alnabru – Ganddal og ikke kun Kongsberg – Ganddal.

Rabatten må være *tidsbegrenset*. Bane NOR forslår 75 % rabatt til og med 2025 for godstrafikken på følgende strekninger:

1. Alle dieselstrekninger
2. Sørlandsbanen (Alnabru – Ganddal)
3. Dovrebanen (Alnabru – Heimdal/Brattøra)
4. Strekningen Roa – Hønefoss – Hokksund

Dette vil komme i tillegg til hva som følger av implementeringsplanen; se regneeksempel i avsnitt 6.3.1. Hvorvidt rabattene skal trappes ned mot 2025, vil Bane NOR komme tilbake til ved neste ajourføring av prisgrunnlaget.

6.2.1.3 Følgende former for kjøring er fritatt for infrastrukturavgifter:

- a. 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
- b. Nødvendig kjøring for "innkjøring" av ny infrastruktur, prøvekjøring for typegodkjennelse av nytt materiell, samt nødvendig kjøring knyttet til kjentmannskjøring på ny infrastruktur
- c. Kjøring med museumstog i museets 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.
- d. Skifting og parkering av jernbanekjøretøy (rullende materiell)
- e. Materiellforflytning som oppstår på grunn av forsinkelser eller innstillinger forårsaket av IF
- f. Transport av omformeraggregater til og fra verksteder, samt mellom omformerstasjoner

6.2.2 Prismodell for andre kategorier av tjenester

For de øvrige jernbanerelaterte tjenester – jf. jernbaneforskriften § 6-9 – er det tatt utgangspunkt i selvkost ved fastsettelse av prisene. Selvkost er kostnader som ansees å ha vedrørende tilvirkning av den aktuelle tjeneste, samt rimelig fortjeneste. Med rimelig fortjeneste har Bane NOR lagt til grunn 4 % rente av bokførte verdier. Hva selvkost omfatter er nærmere presisert i AST punkt 13.3.

6.3 Priser

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

6.3.1 Den minste pakken med tjenester

Basert på [Bane NORs implementeringsplan](#) av 14. juli 2017 og dokumentasjonen av påslag fastsettes prisene for 2019, basert på 2018-priser, til:

Tabell 0-2: Priser etter implementeringsperioden (2018-priser) – Paragrafhenvising er relatert til jernbaneforskriften

Banestrekning	Grunnpris (§ 6-2 (3))		Kapasitets- pris § 6-2 (4) (Kroner pr. tog)	Påslag for følgende markedsområder (§ 6-3) - Blir gjeldende fra og med R19		
	Persontog (Øre pr. brutto tonnkm)	Godstog (Øre pr. brutto tonnkm)		PSO (Øre pr. brutto tonnkm)	Hovedfly- plass (Øre pr. brutto tonnkm)	Malm og mineraler (Øre pr. brutto tonnkm)
Oslo Lokal ⁴	0,97	0,47	500,00	2,06	2,06	
Oftotbanen	2,50	2,50		5,00		5,00
Øvrige strekninger	1,47	1,06		3,75		3,36

Prisene i 2019 vil bli justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganellegg; se punkt 6.6.

Nedenstående tabeller viser hvordan fakturert beløp vil bli for ett persontog og ett godstog:

Tabell 0-3: R11: Eidsvoll-Larvik; Dobbelsett og morgenrush (ett tog)

Prisområde	Delstrekning	Km	Togvekt	Sats	Beløp
Oslo lokal	Eidsvoll - Oslo S	65,91	440	0,0097	281
	Oslo S - Drammen	51,50	440	0,0097	220
Øvrige strekninger	Drammen - Larvik	103,30	440	0,0147	668
<i>Sum grunnpris</i>					<i>1 169</i>
Oslo lokal	Påslag Eidsvoll-Drammen	117,41	440	0,0206	1 064

⁴ Her definert som strekningene Drammen – Eidsvoll, Oslo S – Grefsen og Oslo S – Ski – Rakkestad. Må ikke forveksles med togproduktene i området.

Øvrige strekninger	Påslag Drammen – Larvik	103,30	440	0,0375	1 704
<i>Sum påslag til grunnpris</i>					<i>2 768</i>
Oslo lokal	Kapasitetspris	1		500	500
Sum fakturert beløp					4 437

Tabell 0-4: Kombitog Alnabru-Brattøra - 44 TEU (ett tog)

Prisområde	Delstrekning	Km	Togvekt	Sats	Beløp
Oslo lokal	Alnabru- Lillestrøm	12,23	950	0,0047	55
	Lillestrøm - Eidsvoll	46,91	950	0,0047	209
Øvrige strekninger	Eidsvoll - Brattøra	485,1	950	0,0106	4 885
<i>Sum grunnpris</i>					<i>5 149</i>
Implementeringsreduksjon 2018				75 %	-3 862
Rabatt (Grunnlag = Sporpris + Implementeringsreduksjon)				75 %	-965
Sum fakturert beløp					322

I tabellene er togvektene anslått, men Bane NOR vil benytte reelle togvekter ut fra følgende kilder:

- der vognopptaksoppgaven er innsendt Bane NOR digitalt på en form som kan leses inn i TIOS
- der vognopptaksoppgaven ikke tilfredsstillende betingelsen i punkt a), vil togvekt hentes fra TPS
- der togvekt er ukjent, vil det benyttes standardverdi

Bane NOR har lagt til grunn i sin implementeringsplan (jf. EU-forordning 2015/909) en gradvis opptrapping til nye prisnivåer:

- ⇒ **PERSONTOG:** Grunnprisen og kapasitetsprisen innføres fullt ut fra og med 1.1.2018. Tillegget basert på markedsdifferensieringen i henhold til § 6-3 i jernbaneforskriften innføres fullt ut fra og med 1.1.2019 (R19).
- ⇒ **KOMBI-/VOGNLAST:** Grunnprisen innføres gradvis over 4 år fra og med 1.1.2018; dvs. 25 % i 2018, 50 % i 2019 osv. Kapasitetsprisen innføres fullt ut fra 1.1.2018.
- ⇒ **MALM- OG MINERALTRANSPORT:** Grunnprisen innføres fra og med 1.1.2018. Tillegget basert på markedsdifferensieringen i henhold til § 6-3 i jernbaneforskriften innføres fullt ut fra og med 2019 (R19).
- ⇒ **ANDRE INDUSTRITOG:** Innføres tilsvarende kombi-/vognlast.

6.3.2 Tilgang til serviceanlegg

Tilgang til Bane NORs serviceanlegg er priset i henhold til marginalkostnaden. For stasjoner er prisen inkludert i den minste pakken med tjenester (infrastrukturavgiften), jf. kapittel 6.3.1 ovenfor, da stasjonene ligger ved hovedspor. For godsterminaler er prisen i henhold til marginalkostnaden og ikke inkludert i minstepakken, da disse er knyttet til hovedspor via et sidespor.

Tilgang til andres serviceanlegg er priset til selvkost etter jernbaneforskriften § 6-9.

6.3.2.1 Godsterminaler

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. Det er derfor benyttet «sjablong-tall»

basert på infrastrukturkostnader på Alnabru og Ganddal i 2015 vedrørende godsterminaler og hensettingsspor. Dette gir en årlig kostnad på NOK 650 pr. meter for kombi-/vognlastterminaler eksklusiv kapitalbindingen. For tømmerterminaler vil kostnadene være vesentlig lavere.

For følgende kombi-/vognlastterminaler er prisene:

Tabell 0-5: Priser for tilgang til kombi-/vognlastterminaler (2018-priser)

Terminal	Pris pr. toganløp
Alnabru	153
Drammen	250
Kristiansand/Langemyr	250
Ganddal	247
Bergen/Nygårdstangen	250
Åndalsnes	250
Trondheim/Brattøra/Heimdal	102
Mosjøen	250
Mo i Rana	250
Fauske	217
Bodø	248
Narvik/Fagernes	250

For følgende tømmerterminaler er prisene:

Tabell 0-6: Priser for tilgang til tømmerterminaler (2018-priser)

Terminal	Pris pr. toganløp
Borgestad	20
Braskereidfoss	20
Bø	20
Flesberg	20
Hove	20
Hønefoss	20
Jevnaker	20
Koppang	20
Nesbyen	20
Norsenga	20
Sørli	20
Vestmo	20

Prisene i 2019 vil bli justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganlegg; se punkt 6.6.

Alle servicetjenester i godsterminaler utføres av prekvalifiserte operatører som JBF-ene selv kontraherer. Operatørens priser finnes på deres hjemmesider:

- RailCombi AS: <http://www.cargonet.no/tjenester/terminaltjenester/railcombi/>
- GreenCargo: www.greencargo.com
- AB Logistic: <http://ab-logistics.com/>
- Schenker: www.dbschenker.no

6.3.3 Tjenester i serviceanlegg

6.3.3.1 Stasjoner

Tilgang til stasjonene er inkludert i prisen for minstepakken. Tjeneste spesifisert i 5.3 prises til selvkost inklusiv en rimelig fortjeneste. Prisene for stasjonstjenester for de enkelte stasjoner er fastsatt strekningsvis, og i 2019, basert på 2018-priser, vil de være:

Tabell 0-7: Priser for stasjonstjenester (2018-priser)

Prisområde	Strekning	Pris pr anløp
Oslo-Akershus	Asker - Oslo S - Lillestrøm - Gardermoen/Dal - Eidsvoll	70
Østfold	Loenga - Ski - Mysen/Moss - Halden	60
Vestfold	Asker- Drammen - Tønsberg/Kongsberg - Nordagutu	75
Hedmark-Oppland	Rauma-, Gjøvik-, Dovre- [Eidsvoll - Hjerkin] og Kongsvingerbanen	90
Bergensbanen	Hokksund - Hønefoss - Bergen	100
Sørlandsbanen	(Nordagutu) - Stavanger	55
Nordlandsbanen	(Steinkjer) - Bodø	100
Trønderbanen	(Hjerkin) - Steinkjer	90
Solør-Røros	Røros- og Solørbanen	100
Ofoten	Ofotbanen	100

I vedlegg (nytt vedlegg under utarbeidelse) er alle stasjoner med rutemessig stopp for på- og avstigning listet opp med tilhørende pris. Nedenstående gir et regneeksempel for ett persontog:

Tabell 0-8: R11: Eidsvoll-Larvik (ett tog)

Prisområde	Delstrekning	Antall stopp	Sats	Beløp
Oslo-Akershus	Eidsvoll - Oslo S	5	70	350
	Oslo S - Asker	4	70	280
Vestfold	Asker - Larvik	9	75	675
Sum				1 305

Prisene i 2019 vil bli justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganlegg; se punkt 6.6.

6.3.3.2 Hensetting

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

Hensetting av godstogmateriell prises foreløpig ikke. Bane NOR vil i dialog med JBF-ene finne praktiske løsninger.

Hensetting (dvs. parkering) av persontog vil bli priset i henhold til selvkost inkl. en rimelig fortjeneste.

Prisen varierer fra hensettingsområde til hensettingsområde. Hensettings-/parkeringskostnaden er todelt

- drift og vedlikehold
- fortjeneste (avkastning bokførte verdier)

Som for godsterminaler har Bane NOR vedrørende drift og vedlikehold ikke konkrete regnskapsdata for det enkelte hensettingsområdet. Da det stort sett er de samme aktivitetene det er snakk om som for godsterminaler, legges det her til grunn samme meterkostnad; NOK 650 pr. meter.

I forbindelse med åpningsbalansen til Bane NOR er hensettingsområdene inkludert i verdsettingen. Det er benyttet bokførte verdier pr. 1. 1. 2017.

I forbindelse med ruteplanprosessen fastsettes også behovet for hensetting. Prisene er i utgangspunktet et års «abonnement» og er fastsatt pr. meter. Det er kun to hensettingsområder som vil bli benyttet av flere togselskap, nemlig Lodalen og Drammen. På disse to hensettingsområdene er prisene fastsatt på timebasis.

Tabell 0-9: Abonnementspriser for hensetting/parkering (2018-priser)

Hensettingsområder	Årspris pr. meter	Timepris pr. meter
Østlandet		
Filipstad	3 450	
Lodalen	3 450	0,40
Høvik	3 450	
Hamar	3 450	
Kongsvinger	3 450	
Lillestrøm	3 450	
Eidsvoll	3 450	
Lillehammer	3 450	
Ski	3 450	
Moss	3 450	
Mysen	3 450	
Halden	3 450	
Drammen	3 450	0,40
Kongsberg	3 450	
Skien / Borgestad	3 450	
Gjøvik	3 450	
Jaren	3 450	
Loenga	3 450	
Kværnersporene	3 450	
Agder og Rogaland		
Kristiansand	650	
Egersund	650	

Hensettingsområder	Årspris pr. meter	Timepris pr. meter
Paradis	650	
Stavanger	650	
Vestlandet		
Bergen	650	
Voss	650	
Flåm	650	
Myrdal	650	
Ål	650	
Nordenfjells		
Åndalsnes	650	
Dombås	650	
Støren	650	
Marienburg	650	
Trondheim S	650	
Steinkjer	650	
Mosjøen	650	
Mo i Rana	650	
Bodø	650	

Prisene i 2019 vil bli justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganellegg; se punkt 6.6.

6.3.4 Tilleggstjenester

Tilleggstjenester skal prises som beskrevet i punkt 6.1.4.

6.3.4.1 Kjørestrom (elektrisk energi til togdrift)

Fordeling av energikostnader gjøres enten ved hjelp av målt energiforbruk i toget eller ut fra innrapporterte kjørte brutto tonnm. Prisen for elektrisk energi består av følgende hovedelementer:

- Elektrisk kraft – i hovedsak kjøpt i spot markedet. Bane NOR har noen langsiktige kontrakter i den hensikt å unngå store svingninger
- Nettleie for å få strømmen fra produksjonssted til Bane NORs omformerstasjoner
- Omformings- og overføringstap i Bane NORs anlegg
- Bane NORs administrative omkostninger
- Offentlige avgifter

De til enhver tid gjeldende [tariffene](#) er tilgjengelig i [kundeportalen](#) til Bane NOR. Når tjenester etterspørres av eller tilbys flere, vil Bane NOR fastsette priser og publisere disse på sine nettsider.

6.3.4.2 Leie av togvarmeposter

JBF betaler en fast årlig leie per varmepost. De til enhver tid [gjeldende tariffene](#) er tilgjengelig i kundeportalen til Bane NOR.

Ved behov for nybygg av varmeposter står Bane NOR for investeringskostnaden, men JBF som initierer nybygget må forskuttere leie for varmeposten i tre år.

6.3.5 Ekstratjenester

Ekstratjenester skal prises som beskrevet i punkt 6.1.5.

6.3.6 Andre tjenester

Andre tjenester skal prises som beskrevet i punkt 6.1.6.

6.4 Finansielle straffer og incentiver

6.4.1 Avgift for ikke-bruk

Avgift for ikke-bruk inngår i reservasjonsavgifter, jf. punkt 6.4.2.

6.4.2 Reservasjonsavgifter

Jf. jernbaneforskriften § 6-7.

Reservasjonsavgifter ilegges for tildelt infrastrukturkapasitet som avbestilles eller ikke brukes av søker. Søker kan være et JBF eller annen søker av infrastrukturkapasitet etter jernbaneforskriften § 1-3 bokstav j). Det er søker av infrastrukturkapasitet som plikter å betale ilagt reservasjonsavgifter. Reservasjonsavgifter ilegges ikke IF for IFs egenransport for vedlikehold av infrastrukturen mv, jf. lisensforskriften § 23 (1) andre setning.

Reservasjonsavgiften blir fastsatt på grunnlag av opplysninger om tildelt infrastrukturkapasitet, årsak til avbestilling eller ikke-bruk, og registrert tidspunkt for avbestilling eller ikke-bruk. 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 JBF i TIOS.

Følgende reservasjonsavgifter ilegges:

Tabell 0-10: Reservasjonsavgifter

Tidsperiode	Persontrafikk (passasjertog)	Godstrafikk
Mellom 59 dager og 15 dager før planlagt avgangstid fra utgangsstasjonen	30 % av sporpris	30 % av sporpris
Mellom 14 dager og 72 timer før planlagt avgangstid fra utgangsstasjonen	60 % av sporpris	60 % av sporpris
< 72 timer før planlagt avgangstid fra utgangsstasjonen	100 % av sporpris	100 % av sporpris

Sporprisen i tabellen inkluderer alle priselementene under avsnitt 6.3.1 og beregnes ut ifra planlagt rute.

Tildelt infrastrukturkapasitet kan kostnadsfritt avbestilles inntil 60 dager før togets avgangstid. Avbestillinger eller ikke-bruk som skjer etter dette tidspunktet ilegges reservasjonsavgifter i henhold til tabell 6.10. Tildelt infrastrukturkapasitet kan ikke avbestilles senere enn 72 timer før togets avgangstid.

Det ilegges ikke reservasjonsavgifter ved akutte, oppståtte hendelser. Disse vil falle inn under ytelsesordningen.

6.4.3 ERTMS rabatter

Jf. Jernbaneforskriften § 6-2 (8)

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

6.5 Ytelsesordning

Jf. jernbaneforskriften § 6-6.

Ordning for bedring av ytelse, herunder tvisteløsningsordning, er inntatt i AST vedlegg 4, og gjelder fra 1. januar 2017. Ordningen gjelder ikke for kjøring som nevnt i kapittel 6.2.1.3, samt tog uten rute herunder kiptog.

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

Det er etablert en midlertidig [kompensasjonsordning for godstrafikk](#) fra og med 1. mars 2016⁵.

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 vareeierens 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. Som nevnt holdes godstogene utenfor ordningen knyttet til innstillinger inntil senest 1.4.2019. Følgende årsakskoder er inkludert i ordningen:

- Kode 1-4, samt de forsinkelser/innstillinger som ikke har årsakskode (Bane NOR)
- Kode 81-85 for forsinkelser og 81-84 for innstillinger (Togselskap)
- Inkluderer fra og med 2018 kode 5, 6 og 7. Kode 5 unntas for innstillinger da disse vil for persontog bli inkludert i ordningen for Alternativ transport «Buss for tog» (se vedlegg 5 til AST) og for godstog allerede er inkludert i kompensasjonsordningen for godstrafikken.
 - Bane NOR utbetaler det JBF er blitt belastet med på disse kodene

⁵ Avtale om midlertidig kompensasjonsordning mellom Jernbaneverket og JBF som frakter gods på det nasjonale jernbanenettet.

- JBF betaler indirekte deres andel av hendelsene på disse kodene gjennom en høyere kronesats på primærårsakene (kode 81-85)
- Innstillinger hvor aksjonskort blir benyttet, telles med

Følgende kronesatser i 2018-priser gjelder:

- Forsinkelser
 - Bane NOR:
 - Persontog: NOK 60,00 pr. minutt; dvs. NOK 3 600,00 pr. time
 - Godstog: NOK 30,00 pr. minutt; dvs. NOK 1 800,00 pr. time
 - Togselskap:
 - Persontog: NOK 85,80 pr. minutt; dvs. NOK 5 148,00 pr. time
 - Godstog: NOK 37,80 pr. minutt; dvs. NOK 2 268,00 pr. time
- Innstillinger
 - Bane NOR:
 - Helinnstilling: NOK 5 000,00 pr. innstilling
 - Delinnstilling: NOK 2 500,00 pr. innstilling
 - Togselskap:
 - Helinnstilling: NOK 6 300,00 pr. innstilling
 - Delinnstilling: NOK 3 150,00 pr. innstilling

Det vises også til jernbaneforskriftens § 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 % av fakturert beløp pr. måned knyttet til den minste pakken
- Innstillinger: 50 % av fakturert beløp pr. måned knyttet til den minste pakken

Satsene i 2019 vil bli justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veg- og anlegg; se punkt 6.6.

6.6 Prisendringer

6.6.1 Årlige prisjusteringer

Mellom de fire-årige oppdateringene av kalkulerte marginalkostnader, og fastsetting av nye prisnivåer, er det behov for årlige prisjusteringer. Bane NOR vil benytte [SSBs kostnadsindeks for drift og vedlikehold av veg- og anlegg](#). Selve prisjusteringen foretas etter følgende prinsipp:

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

der: 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

Dette innebærer en prisjustering etterskuddsvis, og den gir stor forutsigbarhet for JBF, da prisnivået er kjent for 4 år ad gangen og justering av neste års priser vil være klare tredje kvartal året før. Samtidig kan man følge med på indeksen underveis i året.

6.6.2 Andre prisendringer

Infrastrukturprisen på jernbanenettet fastsettes og innkreves av Bane NOR innenfor rammen av direktiv 2012/34/EU med eventuelle senere endringer, jf. jernbaneforskriften §§ 6-1 til 6-5.

Bane NOR kan beslutte å endre etablert prisstruktur.

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

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 JBF får en frist på minst tre måneder til å uttale seg.

6.7 Fakturering

Jf. jernbaneforskriften § 4-1.

Bane NOR fakturerer alle tjenester. Fakturert beløp og underlag legges ut på [Bane NORs Kundeportal](#).

Fakturering skjer den 15. hver etterfølgende måned.

JBF plikter å levere nødvendig informasjon for beregning av verdien av tjenesten. Hvis JBF unnlater å levere nødvendig informasjon, kan Bane NOR fastsette verdien etter eget skjønn.

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

Bane NOR kan fastsette mer detaljerte retningslinjer for fakturering.

Kontaktpunkt ved spørsmål om fakturering:

Bane NOR, Kunde og trafikk
Postboks 4350
2308 Hamar

E-post: marked@banenor.no

Informasjon alle JBF 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.

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 JBF har Bane NOR rett til å trekke tilbake ruteleier som JBF har fått tildelt. Slik tilbakekall av ruteleie kan kun skje ved vesentlig betalingsmislighold.

Utgiver Network Statement 2019, utgave 16: Bane NOR

Revisjonsansvarlig: Persontrafikk, Kunde og trafikk, Bane NOR

Utgis: 10. desember 2017

Bane NOR 21.12.2017

Vedlegg

Alle vedlegg er tilgjengelig via Bane NORs kundeportal:

<http://www.banenor.no/kundeportal/>

eller direkte til de enkelte vedlegg:

<http://networkstatement.jbv.no/doku.php?id=vedlegg>

eller ved å klikke direkte på linken til vedleggsnumrene nedenfor:

Vedlegg	Navn
2.3.1	Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST)
3.2.1	Strekningsskart
3.2.2	Tilknyttede nett
3.3.2.1.1	Internasjonal profil
3.3.2.1.2	JBV NO1 - prEN 15273 Dynamisk profil
3.3.2.1.3	Multipurpose profil
3.3.2.2.1	Aksellast
3.3.2.2.2	Metervekt
3.3.2.3	Linjestigninger og fall
3.3.2.4	Linjehastighet
3.3.2.6	Elektrifiserte linjer
3.3.3.2	Trafikkstyringsystemer
3.3.3.3	Kommunikasjonssystemer
3.3.3.4	System for automatisk hastighetsovervåkning
3.4.2.3.1	Rasutsatte strekninger
3.4.2.3.2	Dyrepåkjørsel
3.4.4	Tunneler
3.6.1.2	Stasjoner
3.6.2.1	Godsterminaler
3.6.2.3	Havneterminaler
3.6.2.4	Tømmerterminaler
3.6.2.6	Sidespor
3.6.3.2	Driftsbanegårder, hensetting og verksteder
3.6.5	Serviceanlegg og beredskapsmateriell
4.4.2	Metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling
5.3.1.5.2	Verksteder