

Oslo, 11. oktober 2018

Bane NOR SF per e-post
postmottak @banenor.no

Saksnr.:
18/875

Deres ref.:

Henvendelse til:
Otto S. Roheim

Forslag til Network Statement 2020 - hørings svar

NSB AS (NSB) viser til forslag til Network Statement 2020 oversendt i e-post fra Bane NOR SF (Bane NOR) datert 31. august 2018. NSB har følgende kommentarer til høringsforslaget:

Til pkt. 4.2.4.1 Krav til søknadene – årlig kapasitetsfordeling

Detaljerte søknader om kapasitet bl.a. i hensettingsområder og til togvarmeanlegg forutsetter at Bane NOR har kommunisert tildelt kapasitet til disse anleggene for foregående rutetermin på en detaljert måte. NSB forutsetter at Bane NOR kommuniserer tildelt hensettingskapasitet for R19 spesifikt for hvert hensettingsområde og detaljert for spornummer, tidspunkt, materielltype og toglengde. Denne dokumentasjonen av tildelt hensettingskapasitet for R19 legges til grunn for søknaden om hensettingskapasitet for R20.

Til pkt. 4.3.1 Årlig kapasitetsfordeling – tidsplan

Det er positivt at Bane NOR har som ambisjon å sende ut det første utkastet for de banetekniske planforutsetningene (BTP) for rutetermin R20 allerede sammen med oppstarts brevet i desember 2018. NSB forutsetter at Bane NOR på dette tidspunktet har gjort tilstrekkelig med interne avklaringer, slik at behovet for planlagte banearbeider for ruteterminen er godt kjent. NSB er ikke tjent med en tidligere publisering av første utkastet til BTP, hvis dette fører til omfattende endringer mellom første og andre høringsrunde.

Til pkt. 4.3.2 Fordeling av restkapasitet (ad hoc-søknader)

NSB forutsetter at Bane NORs overordnede svar på om søknaden kan imøtekommes eller ikke, gis i BEST-K innen fem virkedager. Videre forutsetter NSB at Bane NOR utarbeider forpliktende frister for når en detaljert rute skal være utarbeidet for alle ad hoc-søknader som ikke faller inn under punkt 4.3.2.1 (store og/eller kompliserte søknader).

Videre ønsker at NSB blir tildelt et tilstrekkelig antall tognumre som vi disponerer til ad hoc-søknader, og at disse tognumrene videreføres uendret fra søknaden til tildelt restkapasitet. Dette er viktig for NSB i sammenheng med helhetlig og gjennomgående produksjonsplanlegging for ruter, materiell og personell.

Til pkt. 4.4 Fordelingsprosessen – forslag til ruteplan

Det er en felles målsetting for NSB og Bane NOR å oppnå et høyere detaljeringsnivå og presisjon i planene på et tidligere tidspunkt. Mer detaljerte planer for hensetting er en del av dette, bl.a. fordi planene for sporbruk og hensetting er et viktig grunnlag for å kunne lage personellplaner, og planer for øvrige støttefunksjoner (vedlikehold, renhold, klargjøring). NSB forutsetter derfor at forslaget til ruteplanen også inneholder en detaljert beskrivelse av foreslått tildelt hensettingskapasitet, spesifikt for hvert hensettingsområde med spornummer, tidspunkt, materielltype og toglengde.

Til pkt. 4.4.1 og pkt. 4.4.2 Samordningsprosess og tvisteløsningsprosess, samt 4.5 Fordeling av kapasitet til vedlikehold, fornyelsesarbeider og kapasitetsøkende tiltak

NSB savner en beskrivelse av prosessen i de tilfeller hvor det oppstår interessekonflikter mellom en togoperatør og Bane NORs interne behov for sporkapasitet til vedlikehold, fornyelsesarbeider og kapasitetsøkende tiltak, og hvor disse interessekonfliktene ikke lar seg løse i samordningsperioden.

Til pkt. 4.4.7 Fastlagt ruteplan

I tillegg til tildelte ruteleier, kapasitet reservert for arbeid i spor og restkapasitet, må etter NSBs syn Bane NOR også publisere en detaljert oversikt over tildelt hensettingskapasitet når ruteplanen fastlegges.

Til pkt. 5.1 Banetekniske planforutsetninger

I tillegg til kapasitetsendringene som er ført opp i lista under punkt 4.5.1 forutsetter NSB at BTP også inneholder endringer i tilgjengelig kapasitet for hensettingsområder, togvarmeanlegg, driftsbanegårder og verksteder.

Til pkt. 5.3.1.4 Tilgang til serviceanlegg - hensettingsspor

NSB savner en tydelig definisjon av begrepet «hensetting» som gjelder i sammenheng med AST, Network Statement og kapasitetsfordelingsprosessen. Det er også uklart for oss hvordan parkering i togspor (dvs. i spor som ikke er definert som hensettingsområde) håndteres i denne sammenheng.

NSB forutsetter at tildelt hensettingskapasitet legges til grunn for fakturering av infrastrukturavgifter.

Network Statement for 2020 inneholder fortsatt kravet om at togvarmeanlegg skal benyttes ved hensetting der disse er tilgjengelige. NSB har tidligere bestridt dette kravet, og bestrider kravet også for R20. Bruken av togvarmeposter for forvarming av tog er definert som en tilleggstjeneste både i jernbaneforskriften og i avtalen om sportilgang og tjenester (AST) mellom NSB og Bane NOR. Tilleggstjenester ytes av Bane NOR etter søknad fra jernbaneforetak.

Pkt. 5.3.1.5 Vedlikeholdsanlegg (driftsbanegårder og verksteder)

NSB savner en beskrivelse av kapasitetsfordelingsprosessen for verksteder og driftsbanegårder.

Pkt. 6.2/6.3 Prissystem/Priser

NSB ber om en redegjørelse på hvordan Bane NOR vil sikre korrekt fakturering av togoperatørene når det gjelder infrastrukturavgiftene for de tre markedsområdene innenfor persontrafikk.

Med vennlig hilsen



Otto S. Roheim

Konsernadvokat

E: [E-post]

T: (+47) 91653417