

Bane NOR
Persontrafikk, Kunde- og trafikkdivisjonen
postmottak@banenor.no

Att.: Saksnummer 201907745

Dato: 8.10.19
Henvendelse til: Thomas Berntsen
Deres ref.: 201907745
Arkiv: 18/171
Kopi til: Adm. dir., trafiksikkerhetssjef og administrasjonssjef

Høring Network Statement 2021

Flytoget har gjennomgått høringsutkastet til nettveiledningen for 2021 og gir i dette brev våre kommentarer.

Noen av kommentarer er gjentatte kommentarer fra høringene i 2017 og 2018. I tillegg har vi en ny kommentar knyttet til endrede forutsetninger for trafikken på strekningen Etterstad – Eidsvoll, som etter Flytogets oppfatning er vesentlige og muligens også i strid med kravene i sikkerhetsstyringsforskriften med hensyn på bruk av risikovurderinger.

Videre ser vi fortsatt en kommende utfordring, etter hvert som jernbanereformen implementeres, med hensyn på avtalerettslige forhold. All den tid nettveiledning kun skal være av informativ art, uten juridiske bindende forpliktelser for Bane NOR, er det vanskelig å se hvordan den skal finne sin plass i rene forretningsmessige forhold mellom IF og JBF.

Flytoget har tidligere kommenter at det er utfordrende å identifisere alle endringen uten at disse er listet opp. I høringen for nettveiledningen 2021 er det tatt inn en egen oversikt (dokument endringer_changes_2020) over alle større endringer. Denne oversikten bidrar til en vesentlig forenkling av høringen og vi er svært tilfreds med at dette nå er på plass. I vårt høringssvar har vi derfor også lagt til grunn at det ikke er andre større endringer enn de som er listet opp.

De konkrete kommentarene med kapittelreferanser, følger under.

1.4 Rettslig status

Gjentatt kommentar fra høringen i 2017.

Det henvises til 1.4.1: «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.»

I avsnitt 1.4.3 Klageprosedyre står det: 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. Flytoget legger til grunn at det med dette menes om man har fått sine interesser krenket i henhold til reguleringer i lov og forskrift og ikke i henhold til nettveiledning. Så lenge nettveiledning kun er et informativt dokument kan det heller ikke være juridisk bindende for JBFene. Det er videre vanskelig å se hvordan man kan få sine rettigheter krenket i forhold til et rent informativt dokument.

Videre henvises det til 1.4.2 hvor det står «Den informasjon Bane NOR gir i Network Statement skal være korrekt. Bane NOR påtar seg likevel intet ansvar som følge av feil.» All den tid flere av reguleringene i nettveiledning får en juridisk bindende forpliktelse mellom partene, gjennom AST, så vil Bane NOR måtte være ansvarlig for eventuelle feil og mangler i nettveiledningen. Alternativt må de reguleringene fra nettveiledning som inngår i AST, tas inn i sin helhet i AST. Så lenge AST henviser til nettveiledning vil den være å anse som et vedlegg til AST og Bane NOR kan ikke fraskrive seg ansvaret for deler av AST ved å henvise til at nettveiledning ikke er bindende. AST vil i praksis bli en svært ubalansert avtale hvis det skal legges til grunn at alle reguleringer i AST, også henvisninger til nettveiledningen, skal være bindende for JBFene, mens de kun er bindende for Bane NOR der hvor dette fremgår av AST.

I henhold til Jernbaneforskriftens §5-1 og §5-2 har Bane NOR en rekke «skal-plikter» knyttet til nettveiledningen, herunder skal de utforme «Et avsnitt som viser hvilken type jernbaneinfrastruktur som står til rådighet for jernbaneforetakene, og vilkårene for å få adgang til denne,» jf. §5-2(a). **Vilkår for tilgang kan ikke beskrives «informativt» og uten ansvar for den som definerer vilkårene.**

Det anbefales at Bane NOR omarbeider innholdet i pkt. 1.4, slik at det kommer klart frem at den myndighetsutøvelse som man faktisk utøver i nettveiledning også medfører ansvar for Bane NOR dersom den er uriktig, villedende eller ufullstendig – på linje med alminnelige forvaltningsrettslige og erstatningsrettslige prinsipper. I motsatt fall bør Bane NOR klart redegjøre for hvorfor de mener de har grunn for å fraskrive seg et slikt ansvar i høringen.

2.3 Generelle forretningsbetingelser

2.3.1 Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST)

Det fremgår av nettveiledning at JBF må inngå AST med Bane NOR for å få levert den minst pakken med tjenester.

Flytoget har ved en rekke anledninger påpekt det ensidige avtaleforholdet som legges til grunn ved inngåelse av AST. Spesielt gjelder dette ytelsesordningen som er tatt inn som et vedlegg til AST. Her sier jernbaneforskriften § 6-6. Ytelsesordning (2) - *Infrastrukturforvalter og søker skal avtale et ytelsesnivå.* All den tid Bane NOR velger å opprettholde en ensidig diktering av ytelsesnivå kan vi ikke se at kravet i jernbaneforskriften er oppfylt.

Det vil i de nærmeste årene komme flere aktører på det nasjonale nettet. Formålet med ytelsesordningen er å redusere forstyrrelsene til et minimum og forbedre jernbanenettets ytelse. Jernbanen i Norge er sammensatt, og det er en rekke forhold som kan påvirke den totale ytelsen. For å motivere den enkelte operatør til å bidra til å opprettholde og forbedre ytelsen oppfordres Bane NOR til å innføre incentiver som belønner gode resultater og ikke bare bøter for manglende ytelse. Dette antas å bli spesielt viktig etter hvert som det kommer flere operatører som hver for seg kan redusere den samlede ytelsen til jernbanenettet.

Bruk av incentiver/ bonus er sidestilt med bruk av bøter i jernbaneforskriften § 6-6. Ytelsesordning (1) og incentiver bør dermed inngå på lik linje med bruk av bøter.

Del 3- Infrastruktur

3.4 Restriksjoner på trafikken

3.4.1 Jernbaneinfrastruktur til spesielle formål

3.4.1.1 Gardermobanen

I høringsutgaven for nettveiledning 2019 står det følgende:

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.

Dette er senere endret i nettveiledningen 2019 til:

3.4.1.1 Gardermobanen

Begrensninger i Romeriksporten

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

Begrensninger i kulvert på Gardermoen stasjon

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

Denne endringen ble publisert 24.4.2019 og gitt tilbakevirkende kraft til 1.1.2019. Samme regulering er foreslått videreført i nettveiledningen for 2020 og 2021. Dette er, etter Flytogets oppfatning, en vesentlig endring av en viktig forutsetning for bruk av infrastrukturen. Endringen er også listet opp i Bane NOR sin oversikt over større endringer.

Andelen godstrafikk som tillates fremført samtidig med persontrafikk kan være av vesentlig betydning for risikoen den enkelte operatør må legge til grunn for sin operasjon.

Sikkerhetsstyringsforskriften kapittel 6. Risikovurderinger stiller krav til bruk av risikovurderinger for å fastslå om driften av virksomheten er innenfor akseptabel risiko.

Videre sier kommentarene til den samme forskriften:

Risikovurderinger skal gjennomføres før jernbanevirksomheten settes i gang, og deretter ved hver endring som kan påvirke risikonivået. Risikovurderinger skal derfor planlegges og gjennomføres ved blant annet anskaffelser, utbygginger og modifikasjoner, samt ved endring av etablerte krav eller ved endring av organisasjon eller arbeidsform dersom endringen kan ha betydning for sikkerheten.

Jernbanevirksomheten må velge en metode og et omfang av vurderingene som på en tilfredsstillende måte sikrer at nye eller endrede eksponeringer for farer identifiseres og vurderes, herunder deres sannsynlighet og konsekvens.

Bane NOR har valgt å oppheve alle tidligere begrensninger på strekningen Etterstad – Eidsvoll, med unntak av at det er videreført noen begrensede restriksjoner for Romeriksporten og kulvert på Gardermoen. Disse endringene er gjennomført uten at Flytoget har vært involvert i fareidentifiseringen eller på annen måte har fått ta del i/ fått innsyn i de vurderingene som er lagt til grunn for å oppheve denne begrensningen.

Det er vanskelig å se hvordan kravene til risikovurderinger i sikkerhetsstyringsforskriften er oppfylt uten involvering av en av de største brukerne av strekningen. Flytoget ber om at opprinnelig regulering for strekningen Etterstad – Eidsvoll tas inn igjen i nettveiledningen inntil nødvendige vurderinger er gjennomført og dokumentert. Det forutsettes også at operatørene involveres i både fareidentifisering og risikovurdering.

Med vennlig hilsen
For Flytoget AS

Thomas Berntsen