



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

Oslo, 09.10.2019

## Forslag til Network Statement 2021 - hørings svar

Vygruppen AS (Vy) viser til forslag til Network Statement 2021 oversendt i e-post fra Bane NOR SF datert 29. august 2019. Vy har følgende kommentarer til høringsforslaget:

### Til pkt. 4.2.4. og 4.2.5 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. Vy forutsetter at Bane NOR har kommunisert tildelt hensettingskapasitet for R20 spesifikt for hvert hensettingsområde og detaljert for spornummer, tidspunkt, materielltype og tog lengde. Denne dokumentasjonen av tildelt hensettingskapasitet for R20 legges til grunn for søknaden om hensettingskapasitet for R21.

### Til pkt. 4.3.1 Årlig kapasitetsfordeling – tidsplan og brev om oppstart planlegging

Bane NOR kunngjør oppstarten av egen planprosess for rutetermin R21 i eget brev senest den 20.12.2019. Dette brevet inneholder som regel viktige detaljer om planforutsetninger og søknadsprosessen. Vy mener at denne typen informasjon må kunngjøres allerede når Network Statement fastlegges den 08.12.2019. I forkant av dette må denne typen informasjon være gjenstand for høring blant togselskapene i den vanlige høringsprosessen for Network Statement. Flere ganger de siste årene har Bane NOR lagt føringer for søkere nokså seint i kapasitetsfordelingsprosessen (f.eks. innføring av nye tognummerserier, krav til informasjon om togtyper, krav til informasjon om markedssegmenter for infrastrukturavgifter) uten foregående høringsperiode. For Vy kan noen av disse føringene utløse behov for endringer i våre interne prosesser eller datasystemer som ikke lar seg gjennomføre på kort varsel.

Det er positivt at Bane NOR har endret interne prosesser slik at det første utkastet for de banetekniske planforutsetningene (BTP) for rutetermin R21 sendes ut sammen med oppstartsbrevet i desember 2019. Som for rutetermin R20 forutsetter Vy at Bane NOR på dette tidspunktet har fått på plass tilstrekkelig med interne avklaringer slik at behovet for planlagte banearbeider for ruteterminen er godt kjent. Vy er ikke tjent med en tidligere publisering av første utkastet til BTP hvis dette fører til omfattende endringer seinere i kapasitetsfordelingsprosessen.

Vy forutsetter også at Bane NOR koordinerer frister for prosesssteg og viktige møtedatoer i kapasitetsfordelingsprosessen med Trafikverket i Sverige. Det er flere togselskap, både i Norge og i Sverige, som søker om sportilgang i begge land. I 2019 har det delvis vært utfordrende å delta i viktige møter i enten Norge eller Sverige pga. at møtene var planlagt samtidig eller lagt på fridager i det respektive andre landet.

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

Vy forutsetter at Bane NORs overordnede svar på om søknaden kan imøtekommes eller ikke, gis i BEST-K innen fem virkedager. Vy forutsetter 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 Vy at vi 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 oss 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 Vy 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). Vy forutsetter derfor at forslaget til ruteplanen som oversendes den 06.07.2020 også inneholder en detaljert beskrivelse av foreslått tildelt hensettingskapasitet, spesifikt for hvert hensettingsområde med spornummer, tidspunkt, materielltype og tog lengde.

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

Vy savner en beskrivelse for prosessen i 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 Bane NOR også publisere en detaljert oversikt over tildelt hensettingskapasitet når ruteplanen fastlegges.

#### **Til pkt. 4.5.1 Banetekniske planforutsetninger**

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

#### **Til pkt. 4.8.3 og 4.8.4 Forutsette og uforutsette problemer**

Vy etterlyser en mer nøyaktig beskrivelse av prosessen for utarbeidelse av aksjonskort, bruk av prioriteringskriteriene og samordning av motstridige ønsker fra flere togselskap. En tydeliggjøring av disse punktene er nødvendig fordi antallet togoperatører på Bane NORs infrastruktur øker.

#### **Til pkt. 5.3.1.4 Tilgang til serviceanlegg - hensettingsspor**

Vy savner en tydelig definisjon av «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 sammenhengen, og vi ber om en tydeliggjøring av dette.

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

Network Statement for 2021 inneholder fortsatt kravet om at togvarmeanlegg skal benyttes ved hensetting der disse er tilgjengelige. Vy har bestridd dette kravet i flere år, og bestrider kravet også for rutetermin R21. Bruken av togvarmeposter for forvarming av tog er definert som en tilleggstjeneste både i jernbaneforskriften og i avtalen om sportilgang og tjenester (AST) mellom Vy og Bane NOR. Tilleggstjenester ytes av Bane NOR etter søknad fra jernbaneforetak.

#### **Til pkt. 4.9 og 5.3.1.5 Vedlikeholdsanlegg (driftsbanegårder og verksteder)**

Vy savner en beskrivelse av kapasitetsfordelingsprosessen for verksteder og driftsbanegårder.

#### **Generelt**

Vy savner en beskrivelse av prosessen for tildeling av plass i anlegg for alternativ transport (f.eks. Trelastgata ved Oslo S) til ulike togoperatører.

Med vennlig hilsen



**Otto S. Roheim**

Juridisk direktør

