



Saksnr:
18/875

Deres referanse:
202002653-2

Henvendelse til:
Otto S. Roheim tlf. 91653417

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

Oslo, den 12. oktober 2020

Forslag til Network Statement 2022 - hørings svar

Vygruppen AS, CargoNet AS, Vy Tog AS og Vy Gjøvikbanen AS etter dette benevnt som Vy, viser til Bane NOR SF sitt forslag til Network Statement 2022 oversendt i brev datert 1. september 2020. Vi har følgende kommentarer til forslaget.

Generelt til forslaget

Vi oppfordrer Bane NOR til i fremtidige høringer av Network Statement å synliggjøre bedre hvor i dokumentene det er foreslått endringer. Dette f.eks. ved bruk av skrift i kursiv eller markert med farge. Slik dokumentene i dag er utformet er det vanskelig for leserne å se hvor det er gjort endringer i forhold til gjeldende Network Statement.

Videre bør også alle relevante vedlegg til Network Statement være med som en del av dokumentene som sendes på høring, se også kommentarer knyttet til dette i punktene nedenfor.

Til pkt. 2.3.9 Energiforsyning

Det bør tas inn i utkastet at det er nå er Bane NOR som har ansvaret for tilgjengelighet og drift av dieselanlegg.

Til pkt. 4.2.2 Årlig kapasitetsfordeling

Iverksettelse av ruteplan X-3 X-2. Det ønskes at ruteplanen publiseres 3 måneder før ruteendring. Jernbaneforetakene som kjører godstrafikk har behov for lengre tid enn 2 måneder for å kommunisere ruter med sine kunder

Til pkt. 4.2.4.b og 4.2.5 Krav til søknadene – årlig kapasitetsfordeling

Det er ikke samsvar mellom kravene til søknaden om hensettingskapasitet i avsnitt 4.2.4.b (inkl. skjemaet i vedlegg 4.2.4.1) og kravene i avsnitt 4.2.5. Vy vil i sin søknad om hensettingskapasitet i rutetermin R22 forholde seg til minimumskravet i avsnitt 4.2.5, med mindre Bane NOR publiserer tildelt kapasitet for rutetermin R21 i det formatet som vises i vedlegg 4.2.4.1. Når Bane NOR krever detaljerte søknader om kapasitet i hensettingsområder og til togvarmeanlegg er det en forutsetning at Bane NOR har kommunisert tildelt kapasitet til disse anleggene for foregående rutetermin på en detaljert måte.

Denne dokumentasjonen av tildelt hensettingskapasitet for rutetermin R21 legges til grunn for søknaden om hensettingskapasitet i rutetermin R22.

Til pkt. 4.3.1 Midlertidige kapasitetsrestriksjoner – generelle prinsipper

Avsnittet om banearbeider fremstår på flere punkter som vagt og lite presist, dette omfatter:

- Banetekniske planforutsetninger (BTP) inneholder ikke bare «planlagte større banearbeider», men også andre typer kapasitetsbegrensninger.
- Iht. jernbaneforskriftens § 8-2 (2) må infrastrukturforvalter søke om infrastrukturkapasitet til planlagt vedlikehold. Dette er på ingen måte en forutsetning for tildelingsprosessen slik det er formulert i utkastet til nettveiledningen for 2022.
- ARBIS inneholder – som nevnt over – ikke bare planlagte arbeider, men også andre typer kapasitetsbegrensninger. For noen kapasitetsbegrensninger forventer Bane NOR at togoperatørene tar hensyn til det i sine søknader, for andre typer ønsker Bane NOR ingen tilpasning av søknader. Prosessen for hvilke kapasitetsbegrensninger som er førende og hvilke som ikke er førende må Bane NOR beskrive tydelig og sende på høring til togoperatørene. Uten en tydeliggjørende beskrivelse av hvordan denne prosessen skal håndteres i praksis, vil Vy i kapasitetsfordelingsprosessen for rutetermin R22 forholde seg til tidligere praksis.

Til pkt. 4.3.2 Frister og informasjon om midlertidige endringer av ruteplanen

Det er uklart for Vy hvordan kravene dette avsnittet henger sammen med avsnitt 4.5.3 om ad-hoc-søknader. I utgangspunktet er det jernbaneforskriftens § 8-7 som gjelder for ad-hoc-søknader hvor det kreves en svarfrist på fem virkedager fra Bane NOR. Avsnitt 4.5.3.1 åpner for egne frister for «store og/eller kompliserte søknader».

Vy finner ikke å kunne akseptere en bindende frist for togoperatørene til å søke om endrete ruter ifm. planlagte arbeider i ad-hoc-prosessen, så lenge ikke Bane NOR på sin side forplikter seg til en bindende svarfrist for slike søknader. Det er uklart for oss hva begrepet «*oppdatert trafikkplan*» omfatter, men vi forutsetter at dette inneholder detaljerte ruter for alle tog med endringer og detaljerte sporbruksplaner for alle hensettingsanlegg som er berørt av endringene.

Til pkt. 4.3.1.2 Banetekniske planforutsetninger

I tillegg til kapasitetsendringene som er ført opp i lista under punkt 4.3.1.2 forventer Vy at BTP også inneholder endringer i tilgjengelig kapasitet for hensetting områder, togvarmeanlegg, driftsbanegårder og verksteder.

Til pkt. 4.3.1.5 Planlegging og tilrettelegging for alternativ transport

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

Vy er ikke enig i at Bane NOR setter en frist primo august for innmelding av behov for tilrettelegging på stasjoner for alternativ transport for neste ruteplanperiode. Fristen er for tidlig fordi verken ruteplanen eller BTP er fastlagt på dette tidspunktet. Vi ønsker å holde fast ved den tidligere kommuniserte fristen som er tre måneder før et planlagt vedlikeholdsarbeid.

Til. Pkt. 4.5.1 Årlig kapasitetsfordeling – tidsplan og brev om oppstart planlegging

Bane NOR kunngjør oppstarten av egen planprosess for rutetermin R22 i eget brev seinest den 18.12.2020. Bane NOR definerer dette brevet som et supplement til nettveiledningen. Brevet inneholder som regel viktige detaljer om planforutsetninger og søknadsprosessen. Jernbaneforskriften § 5-1 krever at Bane NOR utarbeider nettveiledningen i samråd med togoperatørene. Vy mener at

innholdet i brevet om oppstart planlegging også må være en del av den pågående høringen av nettveiledningen for 2022. Dette slik at togoperatørene på et mye tidligere tidspunkt blir orientert om viktige detaljer rundt planforutsetninger og søknadsprosessen, og får muligheten til å uttale seg slik jernbaneforskriften krever.

Til pkt. 4.5.1.2 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 05.07.2021 også inneholder en detaljert beskrivelse av foreslått tildelt hensettingskapasitet, spesifikt for hvert hensettingsområde med spornummer, tidspunkt, materielltype og tog lengde.

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 og bruker de samme planleggingsressursene. I 2020 måtte Bane NOR flytte tidspunktet for ruteplanmøtet på grunn av kollisjon med Trafikverkets samordningsmøter. I 2021 ser vi en fare for at det foreslåtte tidspunktet den 19.08.2021 igjen vil være i konflikt med Trafikverkets samordningsmøter.

Til pkt. 4.5.3 Fordeling av restkapasitet (ad hoc-søknader)

Vy mener at Bane NOR ikke kan begrense omfanget av sitt svar på ad-hoc-søknader til bare en overordnet tilbakemelding på om søknaden kan imøtekommes eller ikke. Iht. jernbaneforskriftens § 8-7 forventer vi et fullstendig svar på en ad-hoc-søknad (inkl. fullstendig rute) innen fem virkedager. Vi forventer også at Bane NOR utarbeider forpliktende frister for hvordan ad hoc-søknader som faller inn under punkt 4.5.3.1 (store og/eller kompliserte søknader) blir behandlet. Dette er spesielt viktig i sammenheng med større sporbrudd.

Vy forventer også at Bane NOR utarbeider forpliktende frister for svar på søknader om endret hensettingskapasitet. Dette er igjen spesielt viktig i sammenheng med større sporbrudd hvor mye materiell må flyttes til alternative hensettingsplasser. Vi opplever at forsinket ferdigstilling av hensettingsplaner for sporbrudd utløser behov for replanlegging og har negative konsekvenser for helhetlig og gjennomgående produksjonsplanlegging.

Til pkt. 4.5.4 og 4.5.5 Samordningsprosess og tvisteløsningsprosess, samt 4.3.1.1 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. 4.5.6 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. 4.8.4 Regler for avbestilling av infrastrukturkapasitet

Vy ønsker at avbestilling av godstog som gjøres før 30 dager er vederlagsfritt for Jernbaneforetakene.

Til pkt. 5.6.1 Reservasjonsavgifter

Vy ønsker at ved avbestilling av godstrafikk ruter mellom 15 til 30 dager belastes med 30 % av spor pris (kostnad).

Til pkt. 5.6.3 Støysvake bremseklosser

Det er fortsatt stor usikkerhet til hvor egnet støysvake komposittbremseklosser er under vinterforhold. Det vises i denne sammenheng til tester utført i Finland og Sverige og dialog som spesielt svenske myndigheter har hatt mot EU og ERA, for å belyse både sikkerhetsmessige og økonomisk negative konsekvenser. Potensielt kan en overgang til støysvake bremseklosser medføre økt sannsynlighet for uønskede hendelser og ulykker og behov for hastighetsreducerende tiltak som reduserer kapasiteten på jernbanenettet i vintersesongen. Vy er av den oppfatning at det foreløpig ikke er tilstrekkelig erfaringsgrunnlag for å innføre incentiver for dette i Norge.

Til pkt. 5.7.1 Ytelsesordningen

Vy mener at Bane NOR ved forsinkelser og hel eller delinnstillinger av tog som de er ansvarlig for bør betale samme satser i ytelsesordningen som det togselskapene må betale når de er ansvarlige for avvik.

Til pkt. 6.3.3 Forstyrrelser

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. 7.3.2.4 Stasjoner for passasjerer – priser (inkl. vedlegg «Prising av stasjoner»)

Oversikten over hvilke stasjoner som inngår i hvilke pakker inneholder mange feil, og må derfor gjennomgås på nytt og korrigeres (f.eks. er alle stasjoner nord for Eidsvoll lagt i pakke 2, mens stasjonene på strekningen Eidsvoll-Dombås også vil inngå i trafikkpakke 5; bl.a. Stavanger, Askim, Værnes, Vikersund ser ut til å være feilplassert). I tillegg er det unaturlig at andre strekninger, som f.eks. Ofotbanen og Flåmsbana tillegges pakke 5.

Til. pkt. 7.3.5 Driftsbanegårder og hensetting

Vy savner en tydelig definisjon av «hensetting» som gjelder i sammenheng med AST, nettveiledningen 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.

Det er positivt at Bane NOR i nettveiledningen for 2022 endelig har fjernet kravet om at togvarmeanlegg skal benyttes ved hensetting der disse er tilgjengelige.

Til pkt. 7.3.6.6 Vedlikeholdsanlegg - kapasitetsfordeling

Vy savner en detaljert beskrivelse av kapasitetsfordelingsprosessen for verksteder og driftsbanegårder, inkl. prosessen for konfliktløsning ved manglende kapasitet.

Til vedlegg 4.4.2 Samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling

Det er i forslaget som er sendt på høring referert til vedlegg 4.4.2 Samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling. Dette vedlegget burde vært med som en del av forslaget som er sendt på høring.

Bane NORs metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleier slik det er angitt i vedlegg 4.4.2 er mangelfullt og vagt beskrevet og gir Bane NOR store friheter til å velge hvilke forutsetninger som legges til grunn i beregningene. Dette gjør metoden uforutsigbar for togoperatørene og kan føre til en (bevisst eller ubevisst) forskjellsbehandling.

Vy ser følgende forbedringsområder i metoden for samfunnsøkonomiske analyser:

- Avgrensningen av analysen er for svakt spesifisert. Bane NOR må beskrive om man ser på de ruteleiene som er i konflikt isolert, og hvordan ev. andre drifts- eller markedsrelaterede effekter blir inkludert i analysen
- Togoperatørene må gis rett til å kreve at visse effekter hensyntas. Dette kan f.eks. være trengselseffekter og effekter på totaltilbud, kvalitetssikring av passasjertall og ikke-prissatte effekter (f.eks. effekter av Korona-pandemien). Dette er effekter som har blitt utelatt i konflikter for rutetermin R21 selv etter tilbakemelding fra togoperatørene.
- Togoperatørene må gis rett til å kreve ekstern kvalitetssikring av resultatet. Resultatet av metoden er svært avhengig av hvilke forutsetninger som velges og dermed avhengig av hvem som utfører analysen. I tvistetilfeller må analysen derfor kunne kvalitetssikres av en nøytral part
- Den trinnvise strukturen i metoden åpner for å utelate effekter på høyere nivå hvis «resultatene er tydelige». Det er ikke definert hva som anses som «tydelig». I tillegg må ikke-prissatte konsekvenser også vektlegges, noe som gjør det spesielt vanskelig å vurdere hva som er et «tydelig» resultat.
- Effekter som slår inn på høyere nivå i den trinnvise analysen kan endre resultatet betydelig. Det vil ikke være riktig å avslutte analysen på et lavt nivå med henvisning til «tydelige resultater» når analysen da vil gi et uriktig bilde på samfunnsnyten. Bane NOR må enten utføre en fullstendig analyse som inkluderer alle effekter, eller togoperatørene må gis en rett til å kreve at viktige effekter hensyntas (se over)
- Metodebeskrivelsen må oppdateres iht. oppdaterte modellverktøy og tidsverdier slik at den er i overensstemmelse med det som faktisk skal benyttes

På grunn av svakhetene i metoden for samfunnsøkonomisk verdsetting bør Bane NOR vurdere å innføre en enklere metode som gir mer forutsigbare resultater, og som kan dokumenteres med målbare data. Dette kan f.eks. være en metode basert på rene passasjertall eller passasjerkilometer, som kan måles eller beregnes fra uavhengige modellverktøy. Dette vil gi mindre risiko for at søkerne tilpasser sine innrapporterte data, samt at det bevisst eller ubevisst gjøres valg i prosessen som forskjellsbehandler søkerne (f.eks. i valg av forutsetninger for beregningene).

Til vedlegg 1 Standardvilkår punkt 11

Jernbaneforetakene er i denne bestemmelsen gitt et objektivt ansvar for skader som påføres anlegg/terminaler. Det bestemmes at ansvaret bør endres slik at ansvarsgrunnlaget blir det samme som i AST pkt. 17.2 dvs. at det stilles krav om at det må foreligge uaktsomhet fra jernbaneforetaket.

RailCombi AS blir en del av CargoNet AS

RailCombi AS er i flere sammenhenger nevnt i utkastet til Network Statement. RailCombi AS vil fra 1. oktober 2020 fusjoneres inn i CargoNet AS, og vil etter dette være en enhet i CargoNet AS. Det er derfor naturlig å erstatte RailCombi AS med CargoNet AS i teksten.

Med vennlig hilsen



Otto S. Roheim

Juridisk direktør