

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

Dato: 04.03.2025
Saksref: 202501300-2
Deres ref.:
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Toril Elsa Torp
Mobil: +4747832247
E-post: toril.elsa.torp@banenor.no

Høring av forslag til endringer i jernbaneforskriften angående vedlikeholdsarbeider og ruteplan – Høringssvar fra Bane NOR

Vi viser til ovennevnte høring fra Samferdselsdepartementet av 20. januar 2025.

Bane NOR er positiv til høringsforslaget. Forslaget vil sikre at Bane NOR kan utføre nødvendig vedlikeholdsarbeid på jernbaneinfrastrukturen. Forslaget vil også bidra til at Bane NOR kan utarbeide en ruteplan som i større grad er basert på realistiske planforutsetninger. Begge disse tiltakene kan på sikt bidra til en mer driftsstabil og punktlig jernbane, noe som vil gagne alle brukere av jernbanen.

Nedenfor er Bane NORs nærmere kommentarer til enkelte av forslagene.

Ny § 3-5a om planlegging av vedlikehold og andre midlertidige kapasitetsbegrensninger

Departementet foreslår en ny bestemmelse i § 3-5a, som blant annet sier at infrastrukturforvalter skal sikre at vedlikeholdsarbeider og andre midlertidige kapasitetsbegrensninger planlegges på en måte som gir størst mulig positiv nytte for samfunnet og som begrenser negative virkninger for søkerne og brukere av jernbanetjenester.

Bane NOR er positiv til denne bestemmelsen. Vedlikeholdsarbeid er helt nødvendig for å opprettholde kapasiteten på den eksisterende jernbaneinfrastrukturen, og for å unngå driftsforstyrrelser. På lang sikt vil derfor vedlikehold være en fordel for alle søkere og deres kunder. Samtidig er det klart at selve vedlikeholdsarbeidet vil redusere kapasiteten på jernbanenettet i perioder, og dermed vil utgjøre en midlertidig ulempe for søkerne og deres kunder. Det er derfor viktig at vedlikeholdsarbeidet legges til de periodene der det har størst samfunnsnytte, og der det så langt som mulig begrenser de negative virkningene av den midlertidige kapasitetsbegrensningen.

Bane NOR vil samtidig understreke at gjennomføring av vedlikehold er helt nødvendig, og spørsmålet kan derfor ikke være *om* vedlikeholdet skal utføres, men *når* det skal utføres.

På side 11 i høringsnotatet skisserer departementet hvordan prosessen for planlegging og gjennomføring av vedlikehold skal være, og skriver at

«Bane NOR gjør samfunnsøkonomiske vurderinger av når (hvilken periode/tidsrom) det er mest hensiktsmessig at det aktuelle vedlikeholdet utføres. Vurderingene må ta utgangspunkt i data fra tidligere ruteplanperioder.»

Vi forstår høringsnotatet slik at de samfunnsøkonomiske vurderingene som infrastrukturforvalter skal utføre i henhold til § 3-5a nettopp gjelder *når* vedlikeholdet skal utføres.

For øvrig synes Bane NOR at prosessen som skisseres av departementet på s. 11-12 i høringsnotatet fremstår som en grundig og balansert prosess som vil være gjennomførbar i praksis.

Endring i § 8-2 tredje ledd om søknader om infrastrukturkapasitet

I § 8-2 tredje ledd tar departementet inn to nye setninger som skal bidra til å sikre at togene faktisk kan kjøre i henhold til planforutsetningene som søknaden baserer seg på. Bane NOR er positiv til denne endringen, som vil gi Bane NOR bedre forutsetninger for å lage en ruteplan som er riktig og kjørbare ikke bare på papiret, men også ved den faktiske gjennomføringen av ruteplanen.

De nye setningene er plassert rett foran en regulering av begrensninger i krav til finansielle garantier. Slik forslaget står nå kan sammenhengen mellom de nye setningene og den eksisterende, påfølgende setningen («Krav til søkerne kan bare inneholde bestemmelser om en finansiell garanti ...») gi inntrykk av at det likevel ikke er lov til å stille andre krav til søkerne enn krav til en finansiell garanti. Bane NOR mener at det kan være hensiktsmessig å dele § 8-2 tredje ledd i to, slik at det blir lettere for leseren å forstå bestemmelsen:

(3) Infrastrukturforvalteren fastsetter i netterklæringen nærmere krav til søknadene etter første og annet ledd for å sikre at dens berettigede forventninger om framtidige inntekter og utnytting av infrastrukturen kan oppfylles. Kravene skal være rimelige, åpne og ikke innebære forskjellsbehandling. Infrastrukturforvalter kan kreve at søknadene inneholder dokumentasjon på at søker har en plan for å oppfylle planforutsetninger som angitt i netterklæringen. Planen må ta utgangspunkt i kjøretekniske forutsetninger for de aktuelle kjøretøyene, historisk, erfaringsmessig tidsbruk og andre forhold av betydning for etterlevelse av ruteplanen.

(4) Krav til søkerne kan bare inneholde bestemmelser om en finansiell garanti som ikke kan overstige et hensiktsmessig nivå som skal stå i forhold til søkerens forventede virksomhetsnivå, og en forsikring med hensyn til evnen til å utarbeide bud på infrastrukturkapasitet som er i samsvar med reglene.

Med vennlig hilsen

Toril Elsa Torp
advokatfullmektig
Konsernjuridisk