

Bane NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Att.: Therese Nyberg Borkenhagen

Saksbehandler: Wilhelm Solum Mathiesen, 22995926
Vår ref.: 26/1364-4
Deres ref.: 202612516-1
Dato: 12.10.2026

Statens jernbanetilsyns høringssvar til Network Statement 2028 og tilhørende vedlegg

Statens jernbanetilsyn (SJT) viser til Bane NOR SFs (Bane NOR) høringsutkast til Network Statement 2028 (NS 2028) som ble sendt på høring 1. september 2026.

SJT som markedsovervåkingsorgan etter jernbaneloven § 11 a og jernbaneforskriften § 1-3 fører tilsyn og kontroll med at Bane NOR oppfyller vilkårene i forskriften. Dette gjelder blant annet krav om netterklæringen og innholdet i denne, se særlig jernbaneforskriften kapittel 5.

Gitt vår rolle som markedsovervåkingsorgan, presiserer vi at våre kommentarer til høringsutkastet til NS 2028 ikke er tilsyn med eller godkjenning av innholdet i NS 2028. Innspillet er heller ikke en godkjenning av Bane NORs praksis opp mot relevant regelverk slik den er beskrevet i netterklæringen. Våre kommentarer er kun foreløpige kommentarer og merknader til hvordan utvalgte deler av høringsutkastet relaterer seg til det relevante regelverket. Vi understreker at det på et senere tidspunkt kan bli aktuelt å gjennomføre tilsyn for å påse at netterklæringen inneholder de opplysningene som regelverket krever og at Bane NORs praksis generelt er i samsvar med relevant regelverk. Dette har Bane NOR selv ansvaret for å sikre.

Våre innspill under følger nummereringen i utkastet til NS 2028.

Vi gjør oppmerksom på at vi har fått innspill fra SJT som sikkerhetsmyndighet til kommentarene til kapittel 2 i Netterklæringen om infrastruktur.

Kommentarer til kapittel 1 - Generell informasjon

I punkt 1.3.2.1 (side 3) skriver dere at «Dersom Bane NOR endrer andre dokumenter som det henvises til, og dette berører togselskapenes rettigheter eller forpliktelser, vil endringene normalt sendes på høring før de trer i kraft.»

Vi viser til at de endringer Bane NOR gjør i opplysninger i dokumenter som utgjør en del av NS må følge kravene i jernbaneforskriften § 5-1 (1). Det betyr at endringene skal utarbeides i samråd med berørte parter. Det betyr også at Bane NOR må offentliggjøre endringene minst fire måneder før tidsfristen for søknader om infrastrukturkapasitet, jf. jernbaneforskriften § 5-1 (1) og enda tidligere dersom det gjelder endringer i de grunnleggende elementene i påslag på infrastrukturavgifter, jf. jernbaneforskriften § 6-3 (6). Det følger også av forskriften at informasjonen som Bane NOR gir i den offentliggjorte netterklæringen for en bestemt ruteplanperiode er bindende for infrastrukturforvalter. Dokumentene som utgjør en del av netterklæringen, må også oppfylle kravene som følger av jernbaneforskriften § 5-2.

I punkt 1.5.2 «Oppdateringer» (side 4) skriver Bane NOR at «I tillegg ajourfører og endrer Bane NOR Network Statement ved behov, i henhold til jernbaneforskriften § 5-1 (2) siste punktum.».

Vi viser til at dere ikke kan benytte ajourføring etter jernbaneforskriften § 5-1 (2), til å endre opplysningene som netterklæringen skal inneholde etter jernbaneforskriften § 5-2. Dere kan heller ikke endre opplysninger i netterklæringen uten at kravet til samråd og tidsfristene for publisering i jernbaneforskriften § 5-1 (1) er fulgt. Bestemmelsen om ajourføring må forstås snevert og kan kun brukes til å rette åpenbare feil. Eksempelvis vil endringer i opplysninger som er av betydning for søknader om infrastrukturkapasitet ikke endres av Bane NOR gjennom ajourføring.

Kommentarer til kapittel 2 - Infrastruktur

I punkt 2.1 oppgir Bane NOR at Network Statement ikke inneholder tilstrekkelig teknisk informasjon til å spesifisere, konstruere eller bygge kjøretøy som skal være kompatible med Bane NORs jernbanenett. For slik informasjon viser Bane NOR til sitt tekniske regelverk eller anbefaler å ta direkte kontakt.

Etter RINF-forskriften, som gjennomfører forordning 2019/777, skal infrastrukturforvalter legge informasjon om infrastrukturen inn i RINF (Registers of Infrastructure). RINF skal blant annet inneholde «the value of the parameters to be used to check the technical compatibility between vehicle and route.» SJT er positive til at Bane NOR viser til RINF-registeret i netterklæringen. Samtidig legger vi til grunn at informasjonen i RINF skal være oppdatert og tilstrekkelig til å vurdere den tekniske kompatibiliteten mellom et kjøretøy og infrastrukturen. Vi mener det derfor ikke bør være nødvendig å kontakte Bane NOR for å få tilgang til informasjon som er nødvendig for å vurdere dette.

SJT som sikkerhetsmyndighet noterer seg at Bane NOR i punkt 2.1 sier at dere skal bruke RINF som kilde for info om infrastrukturen fra desember i år, men lenken er ikke klar enda. I punkt 2.3.9.4 viser dere til at særskilte tilpasningstekster til TSI LOC&PAS og TSI WAG er gjengitt i samtrafikkforskriften, noe de ikke er. De er gjengitt i lovdatas sider for TSI LOC&PAS-forskriften og TSI WAG-forskriften. Henvisningene som er oppgitt i parentes er til TSI LOC&PAS-forskriften og TSI WAG-forskriften. Bane NOR kan også gjerne lenke til lovdata-sidene for de to forskriftene for enkel tilgang.

Kommentarer til kapittel 3 - Tilgangsbetingelser

I punkt 3.2.1 (side 19) under overskriften «Søkere» skriver dere at «Søkere må utpeke dette togselskapet senest 30 dager før planlagt avgangstid fra utgangsstasjonen.» SJT viser til at det i jernbaneforskriften § 8-2(1) om søknad ikke er fastsatt en slik tidsfrist og vi stiller derfor

spørsmål om hvorvidt denne tidsfristen er i samsvar med jernbaneforskriften og om den er bindende for søkerne.

I punkt 3.3.2 under overskriften «Rettigheter og tjenester» skriver dere at «AST gir også togselskapet rett til å benytte de tjenester som Bane NOR tilbyr, og som er omfattet av jernbaneforskriften §§ 4-2, 4-4 og 4-5. Dette inkluderer også tilgang til de nevnte tjenestene». SJT viser til at jernbaneforskriften § 10-1 regulerer avtale mellom jernbaneforetak og infrastrukturforvalter om den «jernbaneinfrastruktur» som benyttes og ikke serviceanlegg og tjenester i slike anlegg. Avtale om tilgang til slike anlegg og tjenester skal følge reglene i jernbaneforskriften § 4-2 til § 4-5 og [forskrift om gjennomføring av serviceanleggsforordningen](#) og ikke reglene i § 10-1.

Kommentarer til kapittel 4 - Kapasitetsfordeling

Jernbaneforskriften § 3-8 stiller krav om at Bane NOR skal etablere og ivareta en koordineringsmekanisme for å sikre samordning mellom infrastrukturforvalteren, berørte jernbaneforetak og andre søkere. Bestemmelsen stiller også krav om at infrastrukturforvalteren, i samråd med aktørene, skal utarbeide og offentliggjøre nærmere retningslinjer for koordineringen og publisere en oversikt over aktiviteter etter bestemmelsen på sine nettsider. Vi oppfordrer Bane NOR til å beskrive koordineringsmekanismen og inkludere retningslinjene og oversikten over aktivitetene også i netterklæringen.

I punkt 4.2.6, om tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse, skriver Bane NOR at togselskapene skal involveres i en koordineringsprosedyre dersom det oppstår konflikt om ruteleier i serviceanlegg. Det fremgår imidlertid ikke hvordan Bane NOR vil tildele ruteleiene dersom partene ikke blir enige gjennom prosedyren. Dette bør beskrives i punktet.

I punkt 4.2.6 under overskriften «Krav til innhold i anmodning om kapasitet i serviceanlegg og tjenester i disse» beskriver dere i tabell 2 hva søknaden må inneholde. Dere må inkludere i denne tabellen at «godsramper» på godsterminaler er jernbaneinfrastruktur, jf. vedlegg I til jernbaneforskriften.

I punkt 4.2.6.2 skriver dere at «for å få til dette må prosessene følge de samme tidsfristene». Dere beskriver også en tidsbestemt prosess for søknad om tilgang til serviceanlegg og tjenester i slike anlegg. SJT påpeker at det kan søkes når som helst i løpet av året for tilgang til serviceanlegg og tjenester i slike anlegg og at den som er driver må besvare slike søknader innen tidsfristene som følger [av forskrift om gjennomføring av serviceanleggsforordningen](#) § 2. Med andre ord må Bane NOR som driver av serviceanlegg også behandle søknader som ikke følger tidsprosessen som dere beskriver i punkt 4.2.6.2. Dette må komme tydeligere fram i kapittel 4 om kapasitetsfordeling og kapittel 7 om serviceanlegg.

I punkt 4.3.1.2 skriver dere at et av kriteriene for utpekte TCR-er er at «Bane NOR må ha vurdert at tidspunktet for gjennomføring av TCR-en gir størst mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet og at det er sannsynlig at den blir gjennomført som planlagt». Det er positivt at dere har listet opp hvilke virkninger som inngår i den samfunnsøkonomiske vurderingen. Bane NOR bør likevel også beskrive metoden dere bruker for å beregne samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Dokumentasjonen bør være lett tilgjengelig for alle aktører, slik at de kan forstå hvilke forutsetninger og beregninger som ligger til grunn, og gi innspill til disse.

Vi har merket oss at dere skriver at kravene til samfunnsøkonomiske vurderinger av TCR-er kan fravikes dersom Bane NOR kan dokumentere forhold som begrunner hvorfor planlagt tid for gjennomføring av TCR-ene ikke kan endres. Det er uklart for oss hvor dere finner at dere har hjemmel til det. For å skape forutsigbarhet og transparens for aktørene bør dere uansett liste opp hvilke «forhold» det gjelder.

I punkt 4.6.3 beskriver dere de samfunnsøkonomiske vurderingene i tilfelle av overbelastet infrastruktur. Vi viser til SJTs vedtak fra 2024 om Bane NORs metode for samfunnsøkonomiske analyser etter jernbaneforskriften § 9-5 andre ledd, der vi blant annet påla Bane NOR å ta hensyn til alle relevante virkninger i en søknadskonflikt.

Bane NOR bør vurdere om modellen for verdsetting av ruteleier i tilstrekkelig grad fanger opp kvalitetsforskjeller mellom togtjenester, for eksempel forskjeller i service, trengsel og komfort. Etter SJTs vurdering bør Bane NORs metode også være tilpasset alle relevante konfliktsituasjoner. Dette gjelder også når søkerne er turisttog, der reiseopplevelsen i seg selv er en viktig del av tilbudet, og ikke bare transporten til reisemålet. Bane NOR bør beskrive hvordan slike forhold ivaretas i den samfunnsøkonomiske vurderingen.

I tillegg kan virkninger av konkurranse mellom aktører være relevante, for eksempel om konkurransen gir passasjerene flere valgmuligheter, bedre tjenester tilpasset deres behov og bidrar til innovasjon og utvikling både når det gjelder tjenester og produksjonsmetoder. Bane NOR bør beskrive hvordan slike virkninger vil bli vurdert og tatt hensyn til når de er relevante for tildelingen.

I punkt 4.6.3 står det at Bane NOR ved overbelastning skal prioritere transporttjenesten som har vesentlig større betydning for samfunnet. SJT viser til vårt tidligere høringsinnspill til kapittel 4.6.3 i Network Statement 2026, der vi var positive til at Bane NOR foretar en konkret samfunnsøkonomisk vurdering i hver enkelt søknadskonflikt. Vi understreket samtidig at terskelen for å fravike prioriteringskriteriene i jernbaneforskriften § 9-5 første ledd bør settes så lavt som mulig, slik at kapasiteten kan tildeles den transporten som gir størst verdi for samfunnet.

I punkt 4.6.4 beskriver Bane NOR prosessen ved overbelastet infrastruktur etter jernbaneforskriften §§ 1-7 og 9-3. I våre høringskommentarer til netterklæringen for 2027 pekte vi på at netterklæringen ikke inneholder nærmere kriterier for erklæring av overbelastning, og oppfordret Bane NOR til å utforme nærmere kriterier for erklæring av overbelastning både geografisk og tidsmessig, og for varigheten av overbelastningen. Vi er positive til at Bane NOR har inkludert kriterier for oppheving av overbelastningen. Samtidig ser vi at netterklæringen mangler kriterier for geografisk og tidsmessig avgrensning av selve overbelastningen. Vi oppfordrer Bane NOR til å inkludere slike kriterier. Vi har registrert at flere andre land i Europa har dette. Slike kriterier er slik vi ser det nødvendig for at infrastrukturen skal kunne utnyttes effektivt og ikke i unødig grad blir erklært som overbelastet.

Kommentarer til kapittel 5 - Tjenester og priser

I listen over markedssegmenter for 2028 i punkt 5.2.5 inngår segmentet Til/Fra Hovedflyplass under innenlands persontransport omfattet av offentlige tjenesteytelser. Flytoget sitt tilbud skal som kjent innlemmes i Vys ordinære tilbud av jernbanetransporttjenester innen 2028, og slik vi har forstått det blir det dermed ingen egen togpendel til og fra flyplassen. Bane NOR bør

forklare kort hvorfor de likevel har inndelt i et eget markedssegment for denne transporttjenesten.

Vi viser ellers til at Bane NOR som følge av våre pålegg i vedtaket av 13. desember 2024 i klage fra Rana Gruber over Bane NORs påslag i perioden 2024 til 2026, har gjort nye analyser og vurderinger av inndeling i markedssegmenter og beregning av påslag. SJT har foreløpig ikke tatt endelig stilling til om Bane NORs markedssegmentering og påslagsberegning oppfyller påleggene i vedtaket. Vi kan derfor ikke utelukke at vår endelige vurdering i saken direkte eller indirekte vil kunne påvirke Bane NORs inndeling markedssegmenter og beregning av påslag for 2028.

I punkt 5.3.1 skriver dere at jernbaneforetakene får tilgang til den minste pakken med tjenester ved å inngå AST med Bane NOR, i henhold til jernbaneforskriften § 4-1. Dette er misvisende, da § 4-1 ikke regulerer tilgangen til tjenester, men ramser opp hvilke tjenester som skal tilbys på ikke-diskriminerende vilkår. SJT ber om at dere retter opp i ordlyden.

Under punkt 5.3.3 skriver dere at prisene for 2026 (2026-priser) vises i tabell 1 og 2. Tabellene viser derimot til 2027-priser. SJT ber Bane NOR klargjøre hvilken ruteplanperiode prisene skal gjelde for og dermed også hva de korrekte prisene for R28 skal være.

Del 5.8 viser til at SSBs kostnadsindeks for drift og vedlikehold av veganlegg brukes til årlige prisjusteringer. Videre viser tabell 7 at indeksen har store svingninger fra 5,9 %, ned til 0,8 % og opp igjen til 5,7 % i perioden fra 2024 til 2027. SJT ber Bane NOR vurdere om det er hensiktsmessig å bruke den bestemte indeksen eller om det finnes eller kan etableres en alternativ indeks som er bedre egnet for jernbane.

I punkt 5.8.2 skriver Bane NOR at prisendringer som følge av rettskraftige dommer og vedtak fra markedsovervåker gjennomføres uten høring. SJT ber om at det presiseres at markedsovervåker ikke fastsetter eller godkjenner avgifter i Norge, men kun pålegger korrigeringer som følge av brudd på regelverk eller vedtak.

Kommentarer til kapittel 7 - Serviceanlegg

Som vi har påpekt i våre merknader til NS kapittel 4 har dere gjennomgående i kapittel 7 vist til kapasitetsfordelingen for infrastrukturkapasitet i NS kapittel 4 når det gjelder fordeling av kapasitet i serviceanlegg. Det må tydeliggjøres at søkere kan søke når som helst i året og at driver har en plikt til å behandle søknaden innen tidsfristene som følger av serviceanleggsforskriften, og at Bane NORs tidsfrister for søknad om infrastrukturkapasitet ikke er bindende for søkere i serviceanlegg.

Bane NOR skriver i punkt 7.3.1.2 at priser for tjenester i serviceanlegg kan inkludere rimelig fortjeneste. SJT ber om at den eventuelle prosentsatsen for rimelig fortjeneste oppgis for de ulike tjenestene i serviceanlegg, se også definisjonen av dette i jernbaneforskriften § 1-7 bokstav n.

Avsluttende kommentar

Som nevnt innledningsvis er disse kommentarene ikke ment som en godkjenning av innholdet i høringsdokumentet for NS 2028. Kommentarene er kun foreløpige merknader til enkelte deler av utkastet til NS 2028. Vi viser ellers til vårt vedtak av pålegg om endring av Network

Statement 2021, og våre tidligere høringsinnspill til netterklæringen. Dersom dere ønsker et møte for å gjennomgå høringsinnspillene våre, er dere velkomne til å ta kontakt med oss.

Med hilsen

Mona Ljunggren

avdelingsdirektør, markedsovervåking

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur