

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Postboks 7113 St. Olavs plass
NO-0130 Oslo

Att.:

Besøksadresse:
Karl Johans gate 41 B, Oslo
Telefon: 22 99 59 00
Telefaks: 22 99 59 03
post@sjt.no
www.sjt.no

Saksbehandler: Elisabeth Sand Gimming, 22995922
Vår ref.: 21/6516-2
Deres ref.:
Dato: 31.05.2021

Høringsuttalelse til KVV Hovedbanen Nord

Vi viser til Jernbanedirektoratets høringsbrev av 13. april 2021 vedlagt KVV Hovedbanen Nord. Konseptvalgutredningen er omfattende, og vi har av kapasitetsmessige hensyn ikke hatt mulighet til å gå gjennom denne i detalj. Våre kommentarer vil derfor være av overordnet karakter.

Statens jernbanetilsyn er markedsovervåkingsorgan etter jernbaneloven § 11b, jf. jernbaneforskriften § 1-2 fjerde ledd. Som markedsovervåker vil vi påse at aktørene etterlever jernbanelovgivningens bestemmelser om konkurranse i markedene for jernbanetransport. Formålet med regelverket er særlig å sikre effektiv utnyttelse av jernbaneinfrastrukturen og ikke-diskriminerende behandling av alle søkere.

Vi har merket oss at dere i konseptvalgutredningen beskriver konseptene svært detaljert med hensyn til hvilken fordeling av ruteleier konseptet skal oppfylle. For eksempel er konsept K3.3+ beskrevet som følger, se side 61 i utredningen: *«I konsept K3.3+ kjøres to innsatstog per time i rushretning via Gardermobanen mellom Lillestrøm og Kløfta. Tilbudet mot rushretning er som i grunnrute med to avganger per time. På grunn av utforming og plassering av stasjonen kan innsatstogene bare betjene Kløfta i retning Oslo – altså i morgenrush. Om ettermiddagen kjøres innsatstog direkte fra Lillestrøm til Jessheim via ny sporforbindelse ved Langeland. Ved å kjøre innsatstogene på Gardermobanen frigjøres ett ruteleie (en retning) for godstog på hovedbanen i persontogrush».*

I denne sammenheng vil vi minne om regelverket knyttet til fordeling av infrastrukturkapasitet. I henhold til jernbaneforskriften § 4-1 skal infrastrukturforvalteren tilby sportilgang til alle jernbaneforetak på ikke-diskriminerende vilkår. Det er infrastrukturforvalteren som fordeler kapasitet, og kun for en ruteplanperiode (ett år) av gangen, jf. jernbaneforskriften § 8-1. Kapasiteten skal i henhold til bestemmelsen fordeles på en rettferdig og ikke-diskriminerende måte, og i samsvar med EØS-retten. Regelverket innebærer at infrastrukturforvalteren ikke kan holde av kapasitet til noen, med unntak av tilfellene beskrevet i jernbaneforskriften § 8-7 og § 8-8. Av denne grunn er det ikke gitt at en utbygging av konsept 3.3+ vil ende opp med fordelingen av ruteleier som konseptbeskrivelsen beskriver.

I konseptvalgutredningen er det lagt vekt på at hovedbanen Nord er overbelastet i godstogrush om kvelden, og det er det lagt til grunn en absolutt ramme for godstog på minimum 650 meter. Europeisk standard for lengde på godstog er 740 meter. Er det vurdert om det kan være samfunnsøkonomisk lønnsomt å øke denne rammen ytterligere?

Vi har ellers merket oss at ingen av konseptene er samfunnsøkonomisk lønnsomme.

Med hilsen

Mona Ljunggren
Avdelingsdirektør, Markedsovervåking
Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur