

Serviceanlegg

Bransjedag SJT
09. oktober 2025



Serviceanlegg

- Organisering
- Tilgang og regelverk
- Utnyttelse av kapasitet, fasiliteter og tjenester



Serviceanlegg

- Organisering
- Tilgang og regelverk
- Utnyttelse av kapasitet, fasiliteter og tjenester

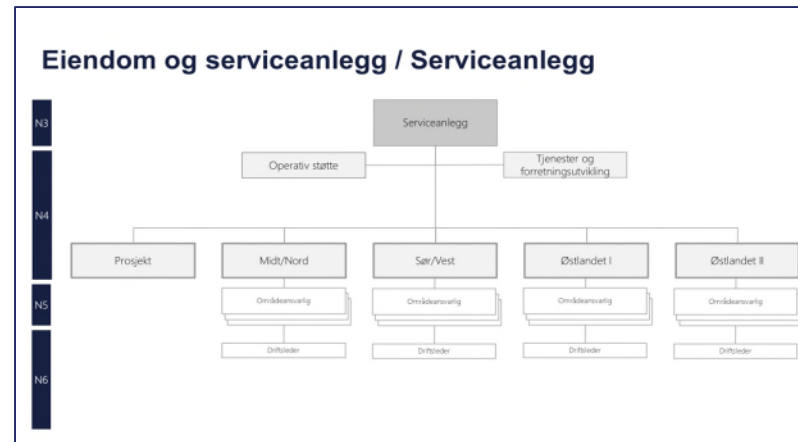


Ny organisering – hva skal oppnås?

- «Det er store forventninger til at samarbeidet på tvers får et stort løft etter omorganiseringen. At serviceanlegg blir del av divisjonen, er et eksempel på det.»
- «Eiendom og Serviceanlegg knyttes tettere til driften når alle serviceanlegg flyttes inn i divisjonen. Det øker samhandlingen med resten av organisasjonen og **styrker leveransene til togselskapene**»

Sikre helhetlig forvaltning og utvikling av serviceanleggene:
Godsterminaler, hensetting, stasjoner og verksteder:

- Etablere et mer helhetlig tjenestetilbud til togselskapene sammen med forenklet grensesnitt
- Helhetlig kapasitetsutvikling (fornyelse og utbygging)
- Bedre kapasitetsutnyttelse i anleggene – operativ planlegging og styring av virksomheten
- Etablere felles regelverk for sikkerhets- og trafikkstyring i anleggene
- Bedre forutsetninger for ivaretagelse av områdesikringen



Tydeliggjøre forskjell

«Den minste pakken»

Kjøreveien, sporet, fra A til B, inkludert alle duppeditter og plattformer med (gang)adkomst, kjørevei til lasting/losing samt strømforsyningsutstyr.

Trafikkstyring, trafikkplanlegging og sikringsanlegg

Prises i de fleste land, også Norge, etter marginalpris.

Serviceanlegg

Stasjoner, informasjon, service

Hensetting, skifteanlegg, avlastningsanlegg

Verksted, andre tekniske anlegg

Godsterminaler minus kjørevei, drivstoffanlegg mm.

Maksprisregulering «det det koster å yte tjenesten, med en rimelig fortjeneste»

Som infrastrukturforvalter **skal** Bane NOR tilby minstepakken.

Bane NOR tilbyr tilgang serviceanlegg, men da i prinsipp i **konkurranse** med andre.

Viktig fremover

- Profesjonalisering av drift, og å realisere effektiviseringspotensial på serviceanlegg
- Analysere utfordringer i sikkerhet og kvalitet, og løse disse
- Få et bedre og mere komplett kostnadsbilde
- Finne økonomiske modeller som gir tilstrekkelig fleksibilitet for tilpasning til behov
- Sikre likebehandling
- Sikre reell konkurransenøytralitet
- Se kapasitetsutnyttelse på tvers
- Ambisjon om å ligge i forkant av behov

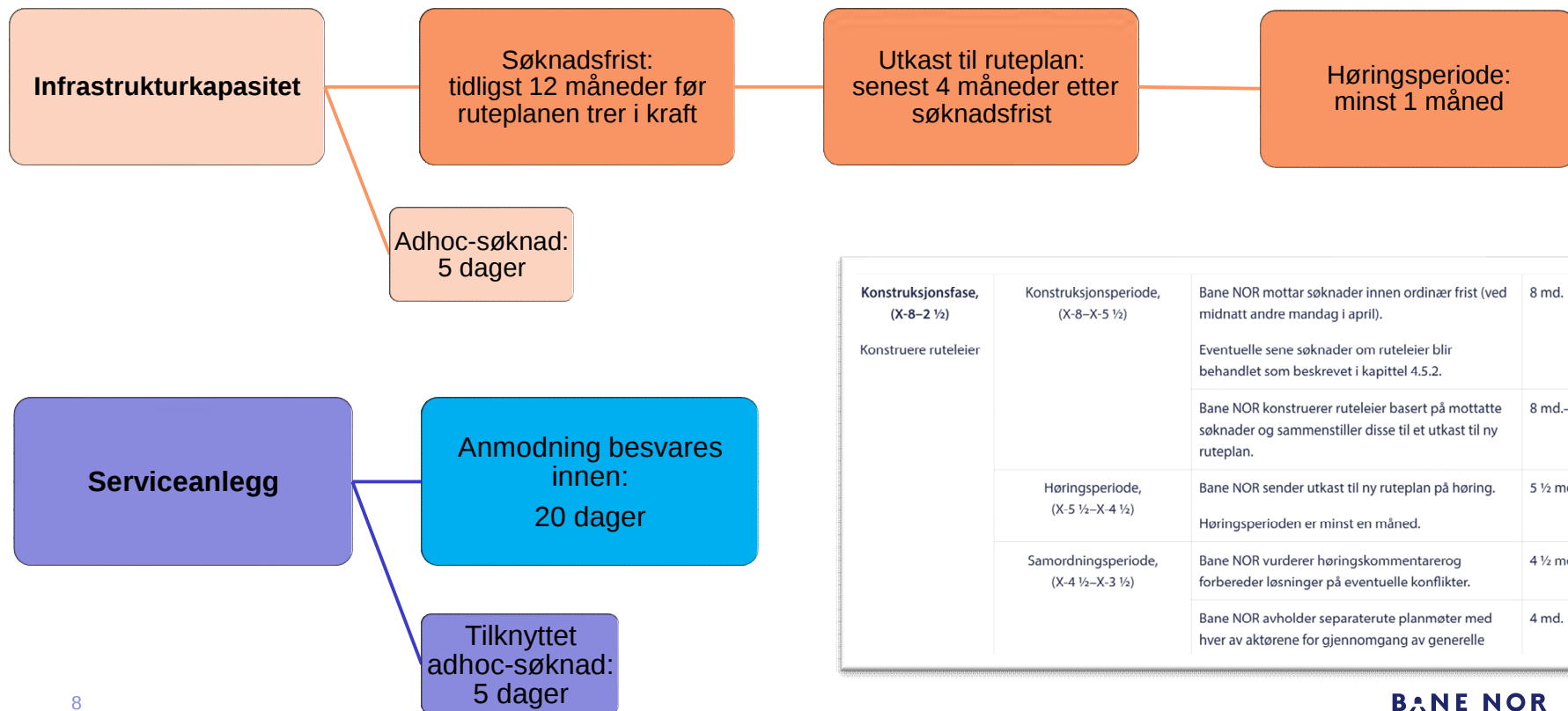


Serviceanlegg

- Organisering
- Tilgang og regelverk
- Utnyttelse av kapasitet, fasiliteter og tjenester



Forskjellige regler for tilgang til serviceanlegg og til infrastrukturkapasitet



Forskjellige regler for tilgang til serviceanlegg og til infrastrukturkapasitet

Håndtering av søknader som er i konflikt:

- Infrastruktur
 - Høringsperiode
 - Frivillighet
 - Samordning
 - Tvisteløsning
 - Overbelastning
 - Samfunnsøkonomisk analyse og prioriteringskriterier
- Serviceanlegg
 - Diskusjon og koordinering
 - Vurdere alternativer og justeringer (tilby andre tider, utvide åpningstider, åpne for egenlevering)
 - Adgang til å innføre prioriteringskriterier
 - Identifisere eventuelle levedyktige alternativer

Samordning

- To veldig forskjellige prosesser
- Formelt er de uavhengige av hverandre, men i den virkelige verden er de det.
 - Rute uten tilgang til hensetting eller terminal gir liten mening
 - Plass på verksted, hensetting eller terminal, uten kjørevei gir også liten mening
- Work in progress, koordinering på plass fra R2027, håper vi
- Tyngden av søknader til tilgang serviceanlegg må ses i sammenheng med ruteplanprosessen

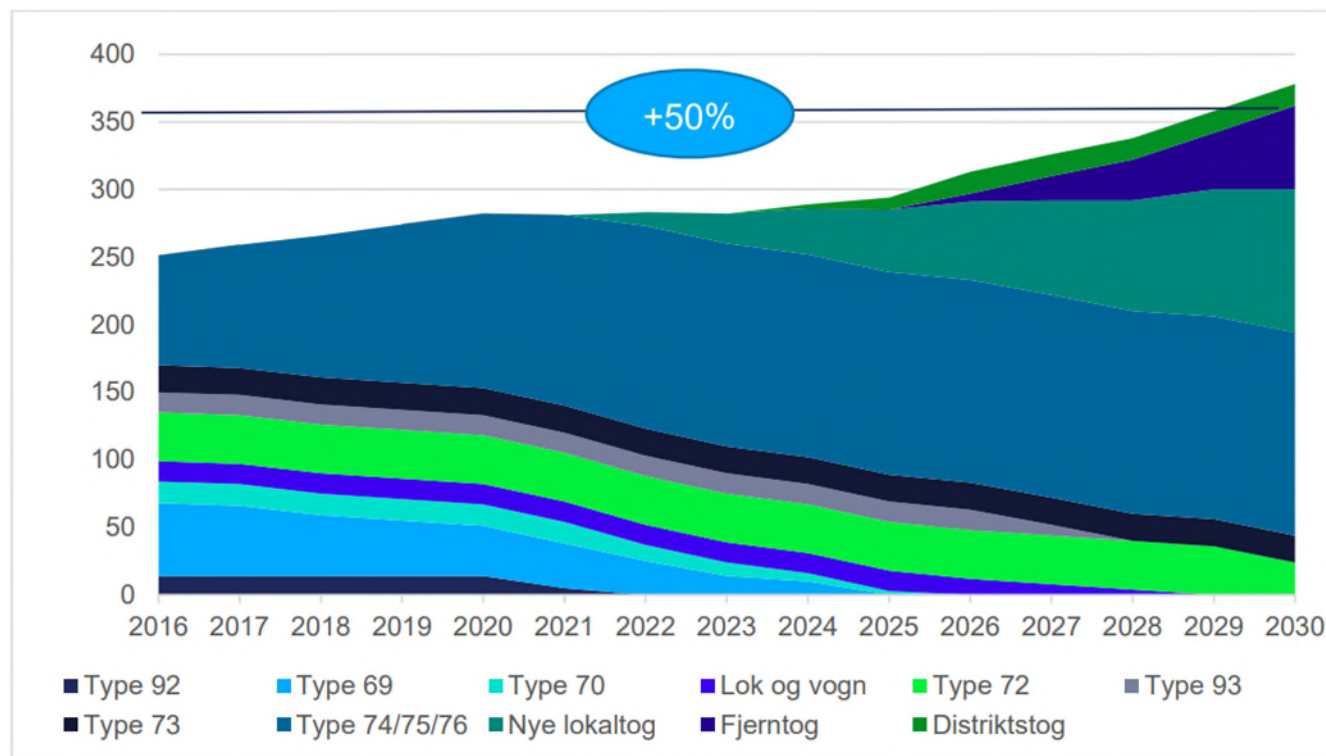


Serviceanlegg

- Organisering
- Tilgang og regelverk
- Utnyttelse av kapasitet, fasiliteter og tjenester

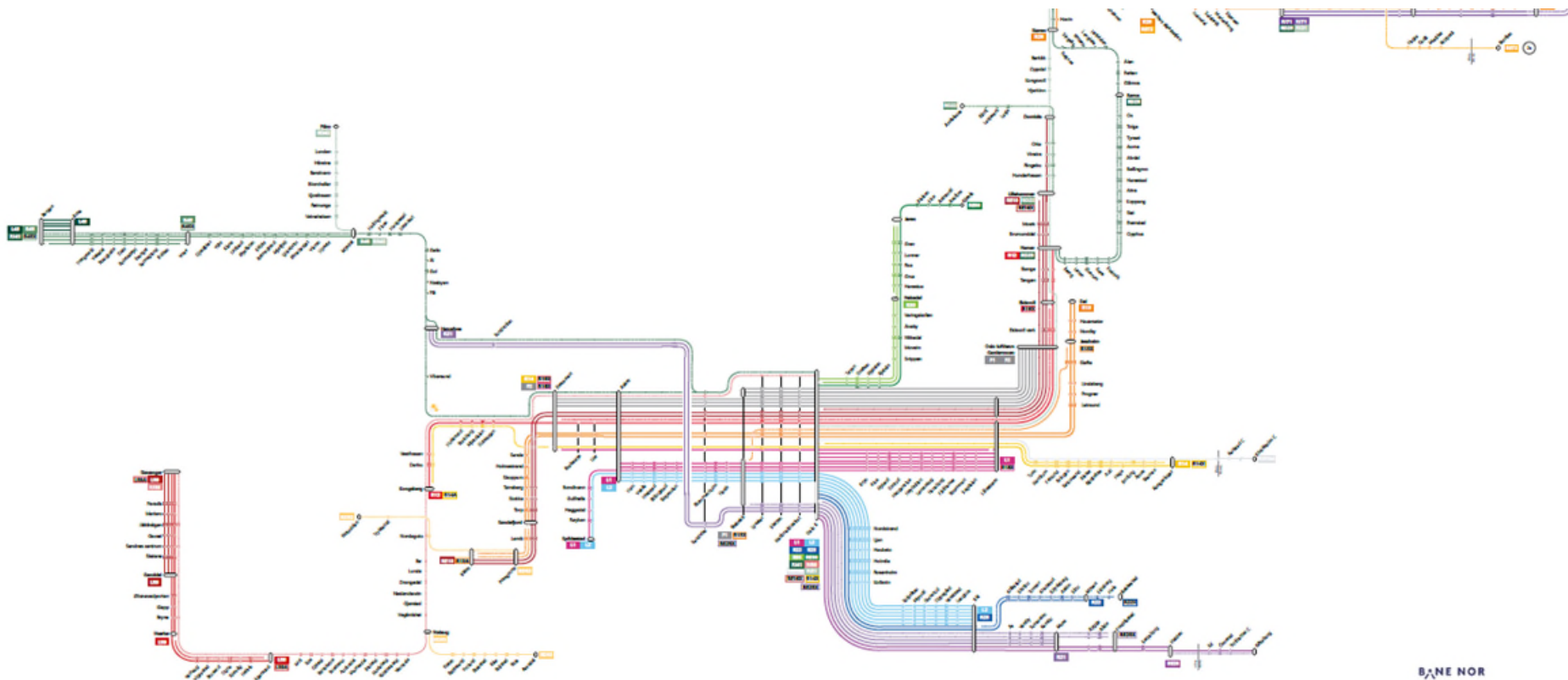


Persontog, hvor mange tog har vi og får vi?



Figur 9: Foreløpig innfasingsplan for nye tog mot år 2030 (kilde: Jernbanedirektoratet 2018)

Persontog, hvor går togene og hvor langt kjører de?



BANE NOR

August 2022

Den offentlige jernbanen er et bedriftsselskap. Følgende er skilting, bemanning, sikkerhet og signalisering som er regulert av jernbanetilsynet.
© 2022 Bane NOR AS. Alle rettigheter reservert.

Hva med gods da?

- Indikasjon på potensiale (ruteleier) i langsiktige tilbudskonsept
 - Dagens togflåte- lok og vogner finnes det data på
 - Terminalene har en teoretisk kapasitetsgrense
 - Prognoser kan lages i modell, basert på bl.a vekst som driver.
- MEN:
 - Markedsmessige rammebetingelser ruler.
 - Terminalkapasitet varierer med organisering, forhold semi/container/stablebar container og andre forhold.
 - Teknologisk utvikling kan endre bildet
 - Internasjonale rammebetingelser eller geopolitiske sjokk kan snu opp ned på det meste



Kapasitet: Hensetting

- Mål: Få tog klargjort for trafikk ut punktlig, med minst mulig ressursbruk.
- Viktige faktorer:
 - Plassering som er rasjonell for trafikktilbud
 - Færrest mulig togbevegelser
 - Tilrettelagt for nødvendig service, og at denne kan gjøres rasjonelt
 - Alle anlegg må ha områdesikring, fasiliteter for vaskepersonell
 - Enkelte anlegg må ha utvendig vask, fylling vann, tømning, togvarme, sandpåfylling, senger, opplasting mat, tinehall, plass for mindre reparasjoner.
 - Overetablering av fasiliteter driver kostnader, for få fasiliteter vanskliggjør klargjøring
- Verktøy for å utnytte kapasitet
 - Togiro
 - Analyser av togflåte og trafikktilbud på kort og lang sikt
 - Riktige økonomiske incitamenter.
 - Bør ha 100% belegg på natt



Hva er kapasitet: Godsterminaler

- Mål: Få tog ferdig lastet og klargjort for trafikk ut punktlig, med minst mulig ressursbruk
- Viktige faktorer:
 - Plassering der det er marked
 - Færrest mulig togbevegelser
 - Effektivt for gummihjul
 - Effektiv lasting, lossing mellomagring
 - Tilrettelagt for klargjøring
 - Alle anlegg må ha laste/lossemuligheter, omådesikring, mellomaglingsareal og kontroll på området
 - Enkelte anlegg må ha vognverksted, sandpåfylling, pre/de-icing, utstyr for snørydding av vogner, strøm til lastbærere, lok-stalling, områder for ombygging av stammer, hensettingskapasitet etc.
 - Overetablering av fasiliteter driver kostnader, for få fasiliteter gjør terminalen lite effektiv
- Verktøy for å utnytte kapasitet
 - TOS/ GOS, Traingate (Togiro)
 - Analyser av togflåte, prognoser og utvikling av teknologi
 - Riktige økonomiske incitamenter kan øke kapasiteten mye, men må innrettes etter sektorens rammebetingelser.



Hva er kapasitet: Verksted

- Mål: Unngå stoppende feil og opprettholde togets verdi, med minst mulig ressursbruk.
- Viktige faktorer:
 - Plassering etter behov i nettet, men med tilstrekkelig markedsgrunnlag.
 - Akseptabel avstand er proporsjonal med omfang av arbeid
 - Alle verksted må ha hall, tilstrekkelig areal inne for arbeid, lagring, utstyr, personell
 - Noen anlegg må ha løftekapasitet og/eller grav, takplattformer, hjuldreining, komponentverksted, komponentlager, tinehall, kadaverfjerning, anlegg for taggefjerning etc
 - Overetablering av verksted og fasiliteter driver kostnader, for få fasiliteter begrenser nytten

- Verktøy for å utnytte kapasitet
 - Analyser av togflåteutvikling, typebehov, antatte kjørelengder etc
 - Togirol og andre metoder for å sjekke faktisk bruk.
 - Optimalisering av operasjoner
 - Økonomiske insitament er på plass, men bør utvikles for å legge til rette for døgndrift. 24/7 gir 4-5 ganger så høy kapasitet som ett skift.



Vi er ikke i mål,
men nå er vi faktisk rigget for
at dette skal bli bra.

Selv om det er et stykke til

Soria Moria.

