

# 4. Kapasitetsfordeling

## 4.1 Innledning

Jf. fordelingsforskriften kapittel 7 og EU-direktiv 2001/14/EC - vedlegg 1.3.

Kapasitet (egentlig "infrastrukturkapasitet") er den viktigste tjenesten Jernbaneverket yter sine kunder. I dette kapitlet beskrives hvordan kundene skal gå frem for å bestille kapasitet – og hvordan Jernbaneverket leverer den.

## 4.2 Beskrivelse av prosessen

Generell beskrivelse av prosessen (format, krav)

Kapasitetsfordeling finner sted i to hovedprosesser:

Taktisk kapasitetsfordeling / ruteplanlegging er knyttet opp til hovedterminkiftet. Hovedterminen er en årlig termin.

Operativ kapasitetsfordeling / ruteplanlegging er knyttet opp til den til enhver tid gjeldende ruteplan. Ad-hocrutebestillinger blir håndtert i denne fasen, jf. kapittel 4.3.2.

I tillegg kan oppstå avvik som krever at det må utføres endringer av ruteleie.

[Prosesstegning]

Taktisk og operativ kapasitetsfordeling er beskrevet ovenfor.

### 4.2.1 Taktisk kapasitetsfordeling

Kapasitetsfordelingen foregår etter retningslinjer gitt i lover og forskrifter foruten etter retningslinjer fastsatt under kapasitetsfordelingsprosessen.

Kapasitetsfordelingsprosessen beskriver i logisk rekkefølge de delprosesser, eller faser, som inngår fra prosesstart frem til implementeringen av terminkifte (ruteendring).

Kapasitetsfordelingsprosessen deles inn i fire faser;

- Oppdatere planforutsetninger
- Bestille infrastrukturkapasitet
- Fordele infrastrukturkapasitet
- Iverksette ruteplan

Detaljert beskrivelse av prosess med milepeler (datoer og tidsfrister) meddeles jernbaneforetak og infrastrukturforvalter ved planprosessens start.

Aktørene innen taktisk kapasitetsfordeling er:

- JBV v/Ruteplan: Tildeler ruteleie
- JBF (Jernbaneforetak): Bestiller ruteleie
- JBV v/Banesjef: Melder inn til Ruteplan banetekniske planforutsetninger

Jernbaneverket (Trafikk- og markedsdivisjonen, Ruteplan) har ansvaret for prosessene i taktisk kapasitetsfordeling.

Aktiviteter for oppdatering av planforutsetninger

Nr.	Aktivitet	Referanse
1.1	Tidspunktet for terminskifte (ruteendring) fastlegges av RNE (RailNetEurope)	
1.2	Jernbaneverket (Trafikk- og markedsdivisjonen, Ruteplan) utarbeider brev og notat som sendes til jernbaneforetak og infrastrukturforvalter. Dette varsler oppstart av prosessen, og inkluderer bl.a. en detaljert beskrivelse av prosessen med milepæler (datoer og tidsfrister)	
1.3	Jernbaneverket implementerer/tar hensyn til endringer i lover og forskrifter som har betydning for kapasitetsfordelingen - ruteplanleggingen.	jernbanelovgivningen
1.3b	Jernbaneverket sjekker innholdet i rammeavtaler	fordelingsforskriften kapittel 6
1.4	Oppdatere Network Statement med de endringer som har betydning for planprosessen. I dette inngår endringer av ytelsene i infrastrukturen av permanent eller midlertidig karakter i henhold til egen beskrivelse samt eventuelle endringer av servicenivå (dieselfylling, varmeposter m.m.)	
1.5	Jernbaneverket behandler nye rutemodeller. Grunnrutemodellen <sup>1)</sup> benyttes som utgangspunkt ved behandlingen. Endring av grunnrutemodell foretas etter behov, f.eks. ved store endringer i infrastruktur	
2.1	Jernbaneverket v/IF utarbeider banetekniske planforutsetninger og sender innspillene til Ruteplan .	4.2.1.1.1
2.2	Trafikk- og markedsdivisjonen, Ruteplan behandler de innkomne forslag til banetekniske planforutsetningene og oversender disse til jernbaneforetak	
2.3	Trafikk- og markedsdivisjonen, Ruteplan utarbeider eventuelle forhåndsplanlagte ruteleier (preplanned paths) og meddeler resultatet til jernbaneforetaket	
2.4	Jernbaneforetaks interne bestillingsprosess: Jernbaneforetaket vurderer behovet for ruteleie.	4.2.1.1.2
2.5	Oppstartsmøte med jernbaneforetak og Jernbaneverket v/IF. Gjennomgang av banetekniske planforutsetninger og eventuelt andre relevante spørsmål	
2.6	Jernbaneforetak sender rutebestilling til Trafikk- og markedsdivisjonen, Ruteplan	Se fordelingsforskriften kapittel 2 og Network Statement kapittel 4.2.1.1.2
2.7	Trafikk- og markedsdivisjonen, Ruteplan sammenstiller banetekniske forutsetninger og rutebestillinger.	

### 4.2.1.1 Krav til kapasitetsforespørlene i bestillingsfasen

#### 4.2.1.1.1 Banetekniske planforutsetninger

Alle endringer av ytelsene i infrastrukturen skal meldes inn i henhold til de frister som er fastsatt i kapasitetsfordelingsprosessen. Eventuelle behov for endringer som oppstår etter at ruteplanen er fastlagt eller iverksatt skal meldes inn og jernbaneforetak varsles i henhold til kapittel 1.6.2.

En innmelding av banetekniske planforutsetninger skal inneholde:

- kapasitetsendrende tiltak som vil være i kraft før ruteplanen iverksettes
- kapasitetsendrende aktiviteter som vil inntreffe i løpet av ruteplanen

Tiltak/aktiviteter som kan påvirke kapasiteten permanent eller midlertidig kan være:

- Dobbelspor - nye eller begrensninger i bruk av eksisterende
- Kryssingsspor/togspor/sidespor - nye, fjerning eller endring i lengden av disse
- Trafikkstyringssystemer/sikringsanlegg - nye eller endringer i disses virkemåte
- Hastighetsprofil - endringer av normalprofil, («± profil» eller «k-profil».)
- Sportilgang - behov for «hvite tider» (for vedlikeholds-, visitasjons- og eller infrastrukturarbeider) m.m.
- Plattformen - endring på lengder og høyder
- Begrensninger i utnyttelsesmulighetene for infrastrukturen som følge av endringer i lovgivningen og forhold knyttet til eventuelle dispensasjoner fra denne.

#### 4.2.1.1.2 Krav til jernbaneforetaks rutebestilling. Hvordan søke om ruter.

Rutebestilling skal skje i henhold til frister fastsatt i kapasitetsfordelingsprosessen. Eventuelle behov for endringer som oppstår etter at ruteplanen er fastsatt eller iverksatt skal meldes i henhold til kapittel 4.3.2.

Bestilling av rute skjer elektronisk.

For internasjonal koordinering av rutebestilling se kapittel 1.8.2.

**Kontaktpunkt:** [oss-rutebestilling@jbv.no](mailto:oss-rutebestilling@jbv.no)

Rutebestillingens innhold:

Jernbaneforetakens bestillinger skal ha form av et komplett forslag til rute.

For at Jernbaneverket skal kunne verifisere eller konstruere ruten, må bestillingen inneholde den minimumsinformasjon som er nødvendig for konstruksjonsarbeidet.

Slik minimumsinformasjon er:

- **Togslag**  
Persontog, godstog, tomtog, løsløkomotiv, arbeidstog, etc.
- **Kjørestrekning og kjøredager**  
Ønsket avgangstid fra togets utgangsstasjon eventuelt ønsket ankomst til togets endestasjon

dersom dette prioriteres

- **Stoppmønster**

Med minimum ønsket oppholdstid

- **Ønsket sted for personalbytte**

Gjelder alle kategorier av togpersonale; lokomotivførere, ombordansvarlig, assistansekonduktører, kioskpersonale og behov for oppholdstid i den forbindelse

- **Lokomotiv- eller motorvogntype, største hastighet og togstørrelse**

For godstog angis ønsket tilkøpelt togvekt og total lengde i meter.

For persontog angis antall togsettenheter og total lengde i meter.

- **Foreløpig materiellturnering**

- **Dokumentasjon for godkjenning av nytt materiell**

Eventuelt behov for assistanselokomotiv eller hjelpelokomotiv og over hvilken strekning.

### **Behov for terminalkapasitet, herunder**

- Ønsket laste- og lossetid
- Behov for terminalfasiliteter (enderampe/siderampe m.m.)
- Behov for løfteutstyr
- Ønsket ståtid i terminal mellom lasting og lossing

### **Behov for sporkapasitet**

Til hensetting/stalling av materiell i driftspauser. Foretrukket lokalisering og behov for sporelengde bes opplyst.

### **Behov for tilgang til togvarmeanlegg (varmepost) ifm hensetting av tog**

Foretrukket sted og varighet bes opplyst. Hvis behovet gjelder sted som på bestillingstidspunktet mangler togvarmeanlegg, bør dette fremheves særskilt.

Ved bruk av spesielt materiell (demonstrasjonsmateriell, damplokomotiver mv.) må i tillegg opplyses materiellets ytelse i stigninger.

Eventuelle behov for "tekniske opphold" underveis (for smøring, visitasjon, vannfylling eller lignende) oppgis med angivelse av ønsket varighet samt største avstand mellom de tekniske oppholdene målt i kilometer.

#### **4.2.1.1.3 Nye tog, eller tog som ikke lenger skal kjøres**

Nye tog, som ønskes kjørt, eller tog som ikke lenger skal kjøres bør angis spesielt.

#### **4.2.1.1.4 Innfasing av nytt kjøretøy**

Dersom nytt trekkaggregat eller materiell skal settes inn i en rute og dette aggregatets eller materiellets ytelse eller kapasitet er en forutsetning for at en slik rute kan kjøres, skal materiellogdkjennelse og tekniske data foreligge senest ved rutebestillingen. Alternativt skal

jernbaneforetaket synliggjøre at prosess for godkjenning er i gang og at slik godkjenning vil foreligge innen ruteplanen iverksettes.

I de tilfeller nytt kjøretøy er ment å skulle erstatte annet materiell i eksisterende ruter, anbefales jernbaneforetak å bestille ruter som kan kjøres både med eksisterende og med nytt kjøretøy.

Bakgrunnen for denne bestemmelsen er at togs fremføringskarakteristika får svært store utslag på det nasjonale jernbanenettet som for det meste består av enkeltspor – og som har mange sterke stigninger.

#### 4.2.1.2 Formkrav til Jernbaneverkets foreløpige svar (førsteutkast/ruteforslag)

Jernbaneverkets førsteutkast (foreløpig svar) for ruteterminen skal inneholde:

- Grafisk rute
- Kapasitetsbeskrivelse:
  - Strekningskapasitet
  - Sporkapasitet, herunder lokasjon for tildelt kapasitet for hensetting/stalling av materiell i driftspauser
  - Terminalkapasitet
- Liste over bestilte tog med eventuelle kommentarer. Slike kommentarer kan være:
  - Avvisning av bestilt ruteleie (med begrunnelse)
  - Begrensning (tonnasje/lengde)
  - Oppholdstider for personalbytte/laste- og lossetider
- Eventuelle konflikter

Visse endringer kan forekomme etter førsteutkast som et resultat av tilbakemeldinger etter høring.

## 4.3 Plan for forespørsler om ruteleier og kapasitetsfordelingsprosessen

Skjematisk oversikt over prosesser og viktige frister for søknader om sportilgang og infrastrukturplanlegging.

Angitt datoformat under: "dd.mm". En beskrivelse av aktivitetenes tidsfrister er gitt i kapittel 4.3.

FOM	TOM	Prosess / Aktivitet
<b>2015</b>		
13.12		Ruteplan R16 iverksettes
18.12		Oppstart rutetermin R17 kunngjøres
<b>2016</b>		
11.01		Forhåndplanlagte ruteleier (PaPs) for internasjonal godstrafikk publiseres
11.01	11.04	Søkeperiode for ruteleier
12.04	04.07	Kapasitetsfordeling
04.07		Ruteforslag publiseres
04.07	08.08	Forslag til høring hos JBF
08.08	26.08	Samordningsperiode

FOM	TOM	Prosess / Aktivitet
18.08		Rutemøte
22.08		Tider for grensepassering, forhåndplanlagte ruteleier (PaPs) for internasjonal godstrafikk, fastlegges
01.09	15.09	Tvisteløsningsperiode
23.09		Ruteplan R17 fastlegges
11.10		Første dag for søknad om ad hoc ruter for ruteplan R17
11.12		Ruteplan R17 iverksettes
20.12		Oppstart rutetermin R18 kunngjøres

### 4.3.1 Plan for kommende rutetermin

Hovedterminkiftet for nasjonal og internasjonal trafikk - desember 2016

**Rutetermin R17 gjelder f.o.m. 11.12.2016 t.o.m. 9.12.2017.**

Kapasiteten skal fordeles for hele ruteterminen (R17), og rutebestillingene skal derfor omfatte hele perioden fra og med 11.12.2016 til og med 9.12.2017.

Jernbaneverket skal gi endelig svar på jernbaneforetakenes rutesøknader i den ordinære kapasitetsfordelingsprosessen for R17 innen 23. september 2016.

Detaljert beskrivelse av planprosessen, inkludert tidsfrister, kunngjøres i eget brev til jernbaneforetakene.

### 4.3.2 Fordeling av restkapasitet utenom kapasitetsfordelingsprosessen (ad hoc forespørsler)

Se fordelingsforskriften § 7-11, vedlegg 1.3.

Fordeling av restkapasitet <sup>2)</sup>

Restkapasitet kan fordeles enten til kjøring av ekstratog eller til infrastrukturarbeider.

#### **Prioriteringskriterier ved operativ kapasitetsfordeling <sup>3)</sup>**

Restkapasiteten fordeles i den rekkefølge søknader/bestillinger om ekstratogruter eller sportilgang til infrastrukturarbeider kommer inn.

#### **Kontaktpunkt for bestilling av restkapasitet (ekstratogruter) og for innstilling av tog**

Utenom kapasitetsfordelingsprosessen skal kommunikasjon normalt foregå mellom Trafikkdivisjonens trafikkstyringssentraler (operativt rutekontor og togledelse) og jernbaneforetaks transportledelse.

Alle forhold som avviker fra den fastlagte ruteplanen skal behandles, for eksempel endring av planforutsetninger vedrørende materiell, kjørehastighet, innstilling av tog, justering av eksisterende ruteleie, kjøring av ekstratog, ekstra togstopp mv.

Endringer av permanent eller langvarig karakter skal behandles av Trafikk- og markedsdivisjonen,

Ruteplan.

#### **4.3.2.1 Ad hoc søknad**

Søknad om ad hoc kapasitet gjøres via Jernbaneverket sin web-portal BEST. Her finnes instruksjoner om hvordan verktøyet benyttes og hvilken minimumsinformasjon som kreves i søknaden.

#### **4.3.2.2 Jernbaneverkets svarfrist overfor jernbaneforetak (ved ad hoc-søknader)**

Jf. fordelingsforskriften § 7-11, vedlegg 1.3

Jernbaneverket skal besvare ad hoc søknader om individuelle ruteleier så snart som mulig, og senest innen fem virkedager.

#### **4.3.2.3 Varsel om rutebestilling**

Ved store og/eller kompliserte bestillinger og/eller spesialtransporter avtales spesielle frister. Jernbaneforetak anbefales å varsle bestillingen i god tid selv om ikke alle detaljer er på plass. Mottatt varsel gir samme prioritet i forhold til fordeling av restkapasitet som bestilling av rute.

Et varsel om rutebestilling bør inneholde følgende opplysninger:

- ca. dato/datoer toget/togene skal kjøres
- togslag
- hvilken/hvilke strekning(er) toget/togene skal kjøre

Kontaktpunkt - se kapittel 4.3.2 ovenfor

#### **4.3.2.4 Formkrav til Jernbaneverkets svar**

Jernbaneverkets svar på søknad om ad hoc ruteleie og/eller varsel om rutebestilling skal rettes til søker og inneholde en henvisning til jernbaneforetaks bestilling eller varsel.

Hvis søknaden/varselet kan imøtekommes fullt ut, er det tilstrekkelig å opplyse om dette.

Hvis søknaden/varselet enten ikke kan imøtekommes eller ikke kan imøtekommes fullt ut, skal Jernbaneverket i svaret også opplyse om et alternativt tidspunkt og ruteleie.

Jernbaneverkets svar sendes i BEST, på e-post eller kunngjøring som tilgjengeliggjøres i FIDO.

I tillegg til svar til jernbaneforetaket vil Jernbaneverket - når søknad imøtekommes - kunngjøre togruten(e) som beskrevet i togframføringsforskriften/Trafikkregler for Jernbaneverkets nett (TJN).

#### **Hovedaktiviteter ved ad hoc-forespørsler**

Nr.	Aktivitet	Referanse
1.	Operativ ruteplanlegger mottar bestilling i BEST fra jernbaneforetakets transportledelse Jernbaneverket	
2.	Operativ ruteplanlegger samordner bestillingen med andre aktiviteter eller behov	
3.	Eventuelt behov for prioritering avklares med involverte jernbaneforetak og banesjefer	
4.	Operativ ruteplanlegger utarbeider og distribuerer nødvendige kunngjøringer	

## 4.4 Fordelingsprosessen

Jf. fordelingsforskriften kapittel 7 - vedlegg 1.3.

Jernbaneverket behandler fordelings- og koordineringsprosessene som én sammenhengende og integrert prosess. Prosessen betegnes "Fordele infrastrukturkapasitet".

### Aktiviteter ved fordeling av kapasitet

Nr.	Aktivitet	Referanse
1	Jernbaneverket (Trafikk- og markedsdivisjonen, Ruteplan) utarbeider utkast til ruteplan. Tildeler kapasitet på sporet, stasjoner og terminaler/driftsbanegårder	
2	Ved behov utfører Trafikk- og markedsdivisjonen, Ruteplan mindre justeringer av ruteplan på bakgrunn av endringer i Infrastrukturdivisjonen v/banesjefenes sportilgangsbehov.	
3	Jernbaneverket oversender første utkast av ny ruteplan til jernbaneforetak	
4	Gjennomføre ruteplankonferanse med jernbaneforetak og infrastrukturforvalter	
5	Jernbaneforetak og IF foretar en siste evaluering og oversender sine ønsker/kommentarer til Trafikk- og markedsdivisjonen, Ruteplan	
6	Trafikk- og markedsdivisjonen, Ruteplan gjennomgår behov for bemanning av stasjoner (gjelder "Kstasjoner" på fjernstyrte strekninger og stasjoner på strekning uten fjernstyring)	
7	Umiddelbart etter aktivitet 3 og parallelt med aktivitetene 4-6 trer Jernbaneverkets tvisteløsningsordning i kraft	Se fordelingsforskriften § 7-8 og Network Statement kapittel 4.4.2.
8	Fastlegge ruteplan: Trafikk- og markedsdivisjonen, Ruteplan utarbeider de endelige ruteplanforutsetningene.	Se fordelingsforskriften kapittel 2

### Aktiviteter ved iverksettelse av ruteplan

Nr.	Aktivitet	Referanse
1	Trafikk- og markedsdivisjonen, Ruteplan utfører sikkerhets- og kvalitetsgranskning av ruteplanen.	
2	Utarbeidelse av grafiske ruter og grunnlag for kunngjøring av ruteplanen i planleggingsverktøyet TPS for overføring til FIDO.	togframføringsforskriften
3	Oppdatering av Jernbaneverkets egne informasjons- og trafikkstyringssystemer	



Nr.	Aktivitet	Referanse
4	Distribusjon av informasjon fra rutedatabasen til avtalte grensesnitt hos eksterne mottakere (jernbaneforetak m.m.)	
5	Publisere grafiske ruter på Jernbaneverkets internettsider	

#### 4.4.1 Samordningsprosessen

Prosessen er hjemlet i fordelingsforskriften- jf. vedlegg 1.3.

Hensikten med samordning er å tilstrebe en ruteplan uten interessekonflikter, slik at alle søknader kan tilgodeses. Dersom det ikke er mulig å tilgodese alle søknadene, skal IF gjennomføre en samordning av søknadene. Jf. fordelingsforskriften § 7-7.

Prosessen gjennomføres på følgende måte:

JBV tar først kontakt med søkere med felles interesser, for blant annet å få klargjort og dokumentert innholdet i søknadene og deres reelle behov for det omsøkte ruteleie.

JBV innkaller deretter søkerne enkeltvis til et møte. Når all informasjon og dokumentasjon foreligger, utarbeider JBV forslag til løsning etter prioriterte kriterier:

1. Koordinering av internasjonal/grenseoverskridende trafikk
2. Søkers reelle behov for ruteleier, enten basert på inngåtte avtaler om transporttjenester, eller basert på søkers utsikter til å inngå slike avtaler
3. Generelle samfunnshensyn

Forslaget oversendes de involverte søkere. Dersom JBV's forslag til samordning ikke er samstemt av partene, plikter JBV å erklære strekningen for overbelastet, jf. fordelingsforskriften § 7-9, og deretter fordele infrastrukturkapasitet etter prioriteringskriterier, jf. fordelingsforskriften § 7-10.

#### 4.4.2 Tvisteløsningsordningen

Prosessen er hjemlet i fordelingsforskriften kapittel 7 og vedlegg 1.3.

Jernbaneverkets tvisteløsningsordning trer i kraft etter skriftlig krav fra søker som er uenig i forslag til ruteplan etter gjennomført samordning.

Prosess med milepæler (datoer og tidsfrister) meddeles jernbaneforetak og IF ved planprosessens start, dvs. 11 måneder før hovedterminkiftet.

Når en strekning blir erklært overbelastet, vil JBV fordele infrastrukturkapasitet etter retningslinjer og i den prioriterte rekkefølge som fremgår av fordelingsforskriften § 7-10 andre ledd.

JBV vil fordele infrastruktur kapasitet på en slik måte at den i størst mulig grad ivaretar transportens betydning for samfunnet.

Hvis det oppstår konflikt som ovennevnte retningslinjer ikke imøtekommer, eller dersom en annen prioritering enn den som følger av fordelingsforskriften § 7-10 andre ledd, medfører en høyere samlet utnyttelse av den totale infrastrukturkapasitet, vil JBV benytte metode for samfunnsøkonomisk modell for verdsetting av ruteleietildeling, beskrevet i vedlegg 4.4.2. Den ruteleietildeling som genererer størst (positiv) netto nytte (den samfunnsøkonomisk mest lønnsomme tildelingen) vil bli gitt prioritet.

#### 4.4.2.1 Frist for å fremsette krav

Krav må fremsettes så snart som mulig etter at Jernbaneverket har sendt første utkast av ny ruteplan til jernbaneforetak, jf. kapittel 4.4 pkt. 3.3.

Krav som fremsettes senere enn 15 virkedager før den dato Jernbaneverket har fastsatt for fastleggelse av ruteplan, jf. kapittel 4.4 pkt. 3.7, vil ikke bli behandlet.

De nøyaktige fristene fremkommer av detaljert fremdriftsplan som bekjentgjøres 11 måneder før iverksettelse av ruteplanen.

#### 4.4.2.2 Kravets innhold og adresse. Gjenpart

Kravet bør inneholde følgende elementer:

En henvisning til hvilke tog/hvilket driftsopplegg klagen gjelder (tilstrekkelig til å identifisere kravet til tid og strekning).

En beskrivelse av hvilken løsning søker mener tvisteløsningsprosessen bør munne ut i:

- for søker selv
- for den eller de andre søkere som vil få sine tildelte ruteleier endret dersom søkers klage imøtekommes
- en begrunnelse for klagen

Klagen sendes Jernbaneverket, Trafikk- og markedsdivisjonen, Ruteplan, som fordeler kopier av klager til alle andre jernbaneforetak. E-postadresse: [oss-rutebestilling@jbv.no](mailto:oss-rutebestilling@jbv.no)

#### 4.4.2.3 Andre søkers eventuelle handlingsplikt. Frist

Søkere som vil få sine tildelte ruteleier endret dersom søkers klage imøtekommes, må innen to virkedager etter mottatt kopi av klage ha levert sitt eventuelle tilsvare til første søkers klage til:

Jernbaneverket, Trafikk- og markedsdivisjonen, Ruteplan.

Tilsvaret må henvise til og identifisere den opprinnelige klagen, jf. kapittel 4.4.2.2. E-postadresse: [ossrutebestilling@jbv.no](mailto:ossrutebestilling@jbv.no)

#### 4.4.2.4 Jernbaneverkets behandling av kravet

Jernbaneverket vurderer klage og eventuelle tilsvare og fatter sin beslutning på grunnlag av føringer gitt i lov, forskrift og Network Statement og klage og tilsvare.

Jernbaneverkets beslutning skal være skriftlig og begrunnet. Beslutningen meddeles klager og øvrige søkere som har vært involvert i prosessen innen 10 virkedager etter at klage i henhold til kapittel 4.4.2.1 er mottatt.

#### 4.4.2.5 Klage over Jernbaneverkets beslutning. Virkninger av slik klage.

Se fordelingsforskriften § 9-4, vedlegg 1.3. Jernbaneverkets beslutning kan påklages til Statens jernbanetilsynj. vedlegg 1.3. Slik klage har ikke oppsettende virkning.

#### 4.4.3 Overbelastet infrastruktur; definisjon, prioriteringskriterier og prosess

Se fordelingsforskriften §§ 7-9, 7-10, 7-13 og 7-14, og vedlegg 1.3.

##### 4.4.3.1 Definisjon av overbelastet infrastruktur

Jf. fordelingsforskriften § 7-9 - vedlegg 1.3.

##### 4.4.3.2 Overbelastede strekninger (i Norge)

Følgende strekninger og knutepunkter anses å være overbelastet:

- *Oslo S-Ski*  
mellom 06.30 og 09.00 og mellom 15.00 og 17.30 på virkedager
- *Oslo Sentralstasjon og Oslo S - Lysaker*  
mellom 06.30 og 09.00 og mellom 15.00 og 17.30 på virkedager
- *Lillestrøm - Kløfta (Hovedbanen)*  
mellom 18.00 og 23.30 på virkedager

##### 4.4.3.3 Prioriteringskriterier (i tilfelle overbelastet infrastruktur)

Nedenstående utdrag er hjemlet i fordelingsforskriften § 7-10, vedlegg 1.3:

1. Infrastrukturkapasitet til offentlige tjenester. På strekningen Asker-Gardermoen skal tilbringertjenesten til Oslo Lufthavn ha samme prioritet som offentlige tjenester
2. Infrastrukturkapasitet som inngår i rammeavtaler
3. Infrastrukturkapasitet reservert til bruk for bestemte typer trafikk på infrastruktur som beskrevet i § 7-12
4. Infrastrukturkapasitet til internasjonal godstransport og internasjonal kombinert transport
5. Godstransport for øvrig
6. Persontransport for øvrig

”Jernbaneverket kan fravike ovenstående rekkefølge i den utstrekning fraviket vil føre til en høyere samlet utnyttelse av den totale infrastrukturkapasiteten.”

#### Prosess

Jf. fordelingsforskriften § 7-9, 1. ledd, 2. pkt. + 2. ledd.

#### **4.4.4 Virkninger av rammeavtaler**

Jf. fordelingsforskriften kapittel 6 og Network Statement kapittel 2.3.1, samt EU-direktiv 2001/14/EC. Article 17, Annex 1.3.

##### **4.4.4.1 Virkninger på Gardermobanen (strekningen Etterstad-Gardermoen)**

(Referanse: JBV-sak 03-1458 dokument 4).

For strekningen Etterstad-Gardermoen har Jernbaneverket i år 2000 inngått en avtale med Flytoget AS (Flytoget) hvorefter Flytoget er gitt "den nødvendige prioritet slik at det kan ha regelmessige avganger inntil 6 ganger i timen i hver retning. Med regelmessig menes at avgangene skal fordeles jevnt over klokketimen."

Avtalen ble revidert i 2003 og utløper 1. januar 2030.

Da Etterstad ikke er en stasjon, men kun et punkt på en strekning, får avtalen tilsvarende virkning på strekningen Oslo S-Etterstad.

### **4.5 Fordeling av kapasitet til vedlikehold, fornyelsearbeider og kapasitetsøkende tiltak**

Kapasitet til vedlikehold, fornyelse og kapasitetsøkende tiltak ivaretas i taktisk og operativ kapasitetsfordeling. Se kapittel 4.2.1 og 4.3.2.

### **4.6 Manglende bruk/Regler for kansellering**

Se fordelingsforskriften § 8-3 og vedlegg 1.3.

Søkere, som i kapasitetsfordelingsprosessen søker på ny om infrastrukturkapasitet, som det på grunn av årsaker Jernbaneverket ikke kan lastes for, har benyttet mindre enn 80 %, viker prioritet for annet jernbaneforetak som søker om samme ruteleie.

Dersom et jernbaneforetak i løpet av et tidsrom på en måned (31 kalenderdager) unnlater å benytte tildelt infrastrukturkapasitet, kan Jernbaneverket trekke tilbake den ubenyttede kapasiteten med fem virkedagers skriftlig varsel.

### **4.7 Spesialtransporter og farlig gods**

#### **4.7.1 Spesialtransporter**

Se definisjon i kapittel 1.10.

Jernbaneforetaket plikter å opplyse om transporten som ønskes fremført har en slik last at den må fremføres som spesialtransport, enten i ordinært tog eller som ekstratog.

### **Frister for søknad om spesialtransporter**

Spesialtransporter skal i størst mulig utstrekning meldes inn i kapasitetsfordelingsprosessen dersom de pga. lastens størrelse eller andre forhold kan få konsekvenser for infrastrukturkapasiteten på den aktuelle strekningen.

Tillatelser til spesialtransporter kan man få ved henvendelse til Jernbaneverkets OneStopShop funksjon; e-post [spesialtransporter@jbv.no](mailto:spesialtransporter@jbv.no) Ved bestilling utenom kapasitetsfordelingsprosessen må det forventes lengre saksbehandlingstid enn fem dager selv om forespørselen kun gjelder enkle ruteleier, jf. kapittel 4.3.2.2 ovenfor.

### **Hjelpeverktøy ved behandling av søknad om spesialtransport. (Tilleggstjeneste)**

Jf. kapittel 5.4.3.1.

## **4.7.2 Farlig gods**

### **Farlig gods i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen**

I kapasitetsfordelingsprosessen legger Jernbaneverket til grunn at alle godstog fører farlig gods.

### **Farlig gods ved togframføring**

Jernbaneforetak pålegges ansvar å informere Jernbaneverket vedrørende all transport av farlig gods i henhold til TJNs retningslinjer, jf. TJN kapittel 4.

## **4.8 Særskilte tiltak i tilfelle av driftsforstyrrelser**

*Cf. Regulation 913/2010 Article 17 point 2*

Jf. fordelingsforskriften § 9-2. Se også § 8-3, 2. ledd og vedlegg 1.3.

I tilfelle av driftsforstyrrelser er det i Jernbaneverket og jernbaneforetaks felles interesse hurtigst mulig å gjenopprette forutsatt togproduksjon, punktlighet og regularitet. Mulige tiltak for å oppnå dette er prioritering av tog, innstilling av tog og omdirigering av tog.

### **4.8.1 Prinsipper**

God punktlighet og regularitet er viktige forutsetninger for Jernbaneverkets og jernbaneforetakenes omdømme og økonomi, og er en avgjørende forutsetning for optimal kapasitetsutnyttelse.

En avgjørende forutsetning for god punktlighet er at avtalte planforutsetninger overholdes, jf. pkt. 4.2.1.1.1 foran. Dette er spesielt viktig i Østlandsområdet og rundt Bergen, Stavanger og Trondheim hvor togproduksjonen er stor og utnyttelsen av kapasiteten i nettet er høy. Dette skal ivaretas i den operative ruteplanleggingen.

Kritisk forsinkelse i kapasitetsmessig sammenheng vil variere med de forskjellige banestrekninger, og avhenger av en rekke forhold som avstander mellom kryssingsspor, kryssingssporenes lengde, type sikringsanlegg osv., samt kapasitetsutnyttelse og rutetekniske forutsetninger.

Av ovennevnte rutetekniske årsaker er kritisk forsinkelse i Oslo-området fastsatt til forsinkelse som overskrider 3 minutter.

#### **4.8.1.1 Prioriteringsregler ved uregelmessigheter i togtrafikken**

Hensikten med prioriteringsregler er å gi føringer som gir enhetlig agering og dermed forutsigbarhet i avvikshåndteringen.

Togleder skal dog med basis i erfaring og helhetlig vurdering sørge for at trafikken snarest mulig normaliseres (generell avviksreduksjon).

Togleder skal i nødvendig utstrekning sørge for samhandling og korresponderende prioriteringer med øvrige berørte toglederområder. Dette er spesielt viktig for tog som kjøres i transitt gjennom Oslo-området.

Ansvarlige i trafikkområdene skal, i samarbeide med aktuelle jernbaneforetak, i nødvendig utstrekning utarbeide aksjonskort for enhetlig håndtering av større avvik i trafikken.

Detaljerte prioriteringsregler fastsettes samtidig med den enkelte ruteplan.

### **4.8.2 Retningslinjer ved driftsforstyrrelser**

Følgende retningslinjer er gitt til bruk for Jernbaneverkets operative togledelse for hurtigst mulig å gjenopprette forutsatt togproduksjon i tilfelle av driftsforstyrrelser.

#### **4.8.2.1 Operative retningslinjer ved forsinkelser**

Som utgangspunkt gjelder prinsippet om at tog som er i rute skal holdes i rute.

Hensynet til turneringen av togmateriellet og turneringens betydning for gjennomføring av ruteplanen medfører at dette prinsippet tidvis må fravikes.

De nærmere retningslinjene for fravik har sammenheng med den til enhver tid gjeldende ruteplan og utgis av Jernbaneverket i umiddelbar forkant av hver ny rutetermin. Jernbaneforetak blir gjort kjent med den planlagte utformingen av disse retningslinjene under sin deltakelse i kapasitetsfordelingsprosessen.

#### **4.8.2.2 Togleders adgang til å fravike de operative retningslinjene pga. lokale forhold**

Togleder kan fravike operative retningslinjer når dette anses berettiget. Eksempler på slike situasjoner kan være følgende:

- når bruk av retningslinjene kan føre til større fare eller skade, for eksempel fordi tog som etter retningslinjene skal holdes tilbake blir stående på et punkt på linjen hvor det er eksponert for ras
- når bruk av retningslinjene kan føre til ytterligere driftsforstyrrelser, for eksempel hvis tog som etter retningslinjene skal holdes tilbake vil bli stoppet på et punkt på linjen hvor det ikke uten vanskelighet kan starte opp igjen (sterk stigning, glatte skinner, fare for å snø inne mv.)
- når jernbaneforetak ber om det og fraviket verken kan få konsekvenser for andre jernbaneforetak

eller for planlagte / pågående infrastrukturarbeider

#### 4.8.2.3 Særlige tiltak i tilfelle forstyrrelser

Jf. fordelingsforskriften § 9-2 - vedlegg 1.3, særlig punktene 9.5.2, 9.5.3 og 9.5.4.

”Dersom det oppstår forstyrrelser i togtrafikken pga. tekniske feil eller ulykker, skal infrastrukturforvalteren treffe alle nødvendige tiltak for å gjenopprette den normale situasjonen. I nødsituasjoner eller dersom det er absolutt nødvendig på grunn av en driftsstans, kan Jernbaneverket forlange at den som har fått tildelt infrastrukturkapasitet stiller til rådighet de ressurser som infrastrukturforvalteren anser som mest hensiktsmessige for å normalisere situasjonen så snart som mulig.”

Ved bruk av rekvisisjonsretten godtgjøres netto driftsrelaterte kostnader bare i den utstrekning årsaken til avviket som foranlediget rekvisisjonen ikke ligger hos det jernbaneforetak som er gjenstand for rekvisisjon eller noen vedkommende svarer for.

Kostnadene for bruk av Jernbaneverkets rekvisisjonsrett blir å belaste den som er årsak til forstyrrelsen i togtrafikken.

#### 4.8.3 Forutsette problemer

Forutsette problemer i form av redusert infrastrukturkapasitet skal løses ut fra de samme prioriteringskriterier som ved overbelastet infrastruktur<sup>4)</sup>, dog slik at arbeidstog som fremføres i den hensikt å bidra til å gjenopprette den innskrenkede infrastrukturkapasiteten har prioritert fremfor andre tog.

Jernbaneverket og de involverte jernbaneforetak kan i fellesskap bli enige om en annen løsning.

#### 4.8.4 Uforutsette problemer

Ved innskrenket infrastrukturkapasitet gjelder samme prioriteringskriterier som når infrastrukturen er blitt erklært overbelastet<sup>5)</sup>, dog slik at arbeidstog som fremføres i den hensikt å bidra til å gjenopprette den innskrenkede infrastrukturkapasiteten, har prioritert fremfor disse.

For strekninger og avvikssituasjoner der Jernbaneverket har utarbeidet aksjonskort, følges disse med mindre alle involverte parter i fellesskap blir enige om en annen løsning.

Med ”innskrenket infrastrukturkapasitet” forstås at det ikke er mulig å gjennomføre den for

strekningen forutsatte togproduksjon; for eksempel fordi fjernstyringen på strekningen er falt ut, sporveksler ikke kan benyttes, kun et spor er farbart på dobbeltsporet strekning osv.

1)

Se definisjon kapittel 1.10

2) , 3)

Se definisjon i kapittel 1.10.

4) , 5)

Jf. fordelingsforskriften § 7-10, delvis gjengitt i pkt. 4.4.3.3 ovenfor.

From:

<http://networkstatement.jbv.no/> - **Network statement**

Permanent link:

[http://networkstatement.jbv.no/doku.php?id=ns2017no\\_old:kapasitetsfordeling](http://networkstatement.jbv.no/doku.php?id=ns2017no_old:kapasitetsfordeling)

Last update: **2017/03/21 08:42**