

# 4. Kapasitetsfordeling

## 4.1 Innledning

Jf. jernbaneforskriften kapittel 8 og 9.

Bane NOR fordeler infrastrukturkapasitet til søkere. Dette kapitlet beskriver hvordan søkere skal gå frem når de skal søke om infrastrukturkapasitet, og hvordan Bane NOR fordeler denne.

Kunde og trafikk, Ruteplan er eier og fagansvarlig for kapasitetsfordelingsprosessen.

Bane NORs beslutninger om å fordele infrastrukturkapasitet er enkeltvedtak, jf. jernbaneforskriften § 1-2 (10). Dette gjelder både ved fordeling av infrastrukturkapasitet til JBF og til andre søkere enn JBF.

### 4.1.1 Aktører involvert i kapasitetsfordelingsprosessen

RailNetEurope (RNE) – fastlegger datoene for ruteplanperioden. Denne gjelder normalt ett år. Se [www.rne.eu](http://www.rne.eu)

Bane NOR – i egenskap av henholdsvis kapasitetsfordelingsmyndighet og IF. Se kapittel 1.8.2.

OSS – som kan bistå JBF i alle spørsmål knyttet til søknad om infrastrukturkapasitet.

JBF og andre søkere – et JBF eller en internasjonal sammenslutning av JBF eller fysiske eller juridiske personer, for eksempel vedkommende myndigheter i henhold til forordning (EF) nr. 1370/2007 og utskipere, speditører og operatører innenfor kombinert transport, som har en allmennyttig eller forretningsmessig interesse av å bli tildelt infrastrukturkapasitet, jf. jernbaneforskriften § 1-3 bokstav j).

SJT – klageorgan for Bane NORs kapasitetsfordelingsprosess.

## 4.2 Beskrivelse av prosessen

**Taktisk kapasitetsfordeling** utarbeider den årlige ruteplanen.

**Operativ kapasitetsfordeling** er knyttet opp til den til enhver tid gjeldende ruteplan. Ad hoc søknader blir håndtert i denne fasen, jf. kapittel 4.3.2.



Taktisk og operativ kapasitetsfordeling er beskrevet ovenfor.

### 4.2.1 Taktisk kapasitetsfordeling

Kapasitetsfordelingen foregår etter krav gitt i lover og forskrifter, samt etter interne retningslinjer om

kapasitetsfordelingsprosessen.

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

Kapasitetsfordelingsprosessen deles inn i fire faser;

- Oppdatere planforutsetninger
- Søke om infrastrukturkapasitet
- Fordele infrastrukturkapasitet
- Iverksette ruteplan

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

Aktørene innen taktisk kapasitetsfordeling er:

- Bane NOR v/Ruteplan: Tildeler infrastrukturkapasitet
- JBF: Søker om infrastrukturkapasitet
- Bane NOR v/banesjef: Melder inn behov for infrastrukturkapasitet til arbeider i sporet til Ruteplan gjennom banetekniske planforutsetninger

Aktiviteter for oppdatering av planforutsetninger

Nr.	Aktivitet	Referanse
1	Perioden for ruteplanen fastlegges av RNE (RailNetEurope)	
2	Bane NOR (Kunde og trafikk, Ruteplan) utarbeider brev og notat som sendes til JBF og IF. Dette varsler oppstart av prosessen, og inkluderer bl.a. en detaljert beskrivelse av prosessen med milepeler (datoer og tidsfrister)	
3	Bane NOR implementerer/tar hensyn til endringer i lover og forskrifter som har betydning for kapasitetsfordelingen	jernbanelovgivningen
4	Bane NOR sjekker innholdet i rammeavtaler	jernbaneforskriften kapittel 7
5	Bane NOR oppdaterer 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.)	
6	Bane NOR behandler nye rutemodeller. Grunnrutemodellen benyttes som utgangspunkt ved behandlingen. Endring av grunnrutemodell foretas etter behov, f.eks. ved store endringer i infrastruktur.	
7	Bane NOR v/banesjef utarbeider banetekniske planforutsetninger og sender søknadene til Bane NOR v/Ruteplan.	4.2.1.1.1
8	Kunde og trafikk, Ruteplan behandler søknadene til banetekniske planforutsetningene og oversender disse til JBF	
9	Kunde og trafikk, Ruteplan utarbeider eventuelle forhåndsplanlagte ruteleier (preplanned paths) og meddeler resultatet til JBF	
10	JBFs interne søknadsprosess: JBF vurderer behovet for infrastrukturkapasitet.	4.2.1.1.2
11	Oppstartsmøte med JBF og Bane NOR v/banesjef. Gjennomgang av banetekniske planforutsetninger og eventuelt andre relevante spørsmål.	

Nr.	Aktivitet	Referanse
12	JBF sender søknad om infrastrukturkapasitet til Kunde og trafikk, Ruteplan	Se jernbaneforskriften kapittel 8 og Network Statement kapittel 4.2.1.1.2
13	Kunde og trafikk, Ruteplan sammenstiller banetekniske planforutsetninger og søknader om infrastrukturkapasitet fra JBF	

#### 4.2.1.1 Krav til kapasitetsforespørselene i søknadsfasen

##### 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 JBF 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.
- Plattformer – 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 søknad om infrastrukturkapasitet - hvordan gå frem

Søknad om infrastrukturkapasitet 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.

Søknad om infrastrukturkapasitet skal skje via Bane NORs web-portal BEST-L

For internasjonal koordinering av søknader om infrastrukturkapasitet se kapittel 1.8.2.

##### Innhold i søknad om infrastrukturkapasitet:

JBFs søknader skal ha form av et komplett forslag til rute.

For at Bane NOR skal kunne verifisere eller konstruere ruten, må søknaden 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 og stoppaktiviteter**  
Med minimum ønsket oppholdstid
- **Ønsket sted for personalbytte**  
Gjelder alle kategorier av togpersonale; fører, ombordansvarlig, assistansekonduktører, kioskpersonale og behov for oppholdstid i den forbindelse
- **Kjøretøy**
- **Eventuelt behov for assistanselokomotiv og over hvilken strekning**
- **Bestemmende kjørehastighet**
- **Togstørrelse**  
For godstog angis ønsket tilkoplede togvekt og total lengde i meter og aksellast  
For persontog angis antall togsettenheter og total lengde i meter
- **Foreløpig materiellturnering**
- **Dokumentasjon om tillatelse for nytt materiell**

### **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 sporlengde bes opplyst.

### **Behov for tilgang til togvarmeanlegg (varmepost) i forbindelse med hensetting av tog**

Bestillingen skal inneholde spor nummer, eventuelt varmepost nummer, dager/datoer og klokkeslett.

Hvis behovet gjelder sted som på bestillingstidspunktet mangler togvarmeanlegg, bør dette fremheves spesielt, og bestilles særskilt til [oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

Ved bruk av spesielt kjøretøy (demonstrasjonsmateriell, damplokomotiver mv.) må i tillegg opplyses kjøretøyets 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 Innfasing av nytt kjøretøy**

Dersom nytt kjøretøy skal settes inn i en rute og dette kjøretøyets ytelse eller kapasitet er en forutsetning for at en slik rute kan kjøres, skal godkjennelse av kjøretøy og tekniske data foreligge senest ved søknad om infrastrukturkapasitet. Alternativt skal JBF synliggjøre at prosess for å få tillatelse er i gang og at slik tillatelse vil foreligge innen ruteplanen fastlegges.

I de tilfeller nytt kjøretøy er ment å skulle erstatte annet kjøretøy i eksisterende ruter, anbefales JBF å søke om infrastrukturkapasitet tilpasset både eksisterende og nytt kjøretøy.

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

#### 4.2.1.2 Innhold i Bane NORs førsteutkast til ruteforslag

Bane NORs førsteutkast for ruteterminen skal inneholde:

- Grafisk rute
- Kapasitetsbeskrivelse:
  - Strekningskapasitet
  - Sporkapasitet, herunder lokasjon for tildelt kapasitet for hensetting/stalling av materiell i driftspauser
  - Terminalkapasitet
- Oversikt over søkte tog med eventuelle kommentarer. Slike kommentarer kan være:
  - Avvisning av søkt infrastrukturkapasitet (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 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>2017</b>		
10.12		Ruteplan R18 iverksettes.
22.12		Seneste dato for kunngjøring av oppstart rutetermin R19.
<b>2018</b>		
8.1		Forhåndsplanlagte ruteleier (PaPs) for internasjonal godstrafikk R19 publiseres. Søkeperiode for infrastrukturkapasitet starter.
2.3		Første forslag til banetekniske planforutsetninger (BTP) for R19 publiseres.
15.3		Oppstartsmøte R19 med JBF og andre søkere.
9.4		Kommentarer til første forslag BTP R19 skal være Bane NOR i hende innen kl. 09.00.
9.4		Siste dag for søknader om infrastrukturkapasitet for R19.
2.7		Ruteforslag og oppdatert forslag til BTP for R19 publiseres.
2.7	6.8	Forslag R19 til høring hos JBF og andre søkere.
6.8		Kommentarer til ruteforslag og oppdatert forslag BTP R19 skal være Bane NOR i hende innen kl. 09.00.

FOM	TOM	Prosess / Aktivitet
6.8	31.8	Samordningsperiode.
20.8		Tider for internasjonal trafikk søkt via PCS, inkludert forhåndsplanlagte ruteleier (PaPs) for internasjonal godstrafikk, fastlegges. Gjelder også nasjonale ruteleier som matetrafikk til/fra PaPs.
3.9		Siste dag for å fremsette krav om tvisteløsning.
3.9	14.9	Tvisteløsningsperiode.
21.9		Ruteplan og BTP R19 fastlegges.
15.10		Ruteplan og BTP R19 publiseres.
16.10		Første dag for søknad om ad hoc ruter for rutetermin R19.
9.11		Siste dag for å meddele jernbaneforetak som skal forestå transport der hvor infrastrukturkapasitet er søkt av andres søkere og ikke JBF.
9.12		Ruteplan R19 iverksettes.
21.12		Seneste dato for kunngjøring av oppstart rutetermin R20.

For informasjon om fremgangsmåte for uforutsett vedlikeholdsarbeid, vises det til kap. 4.5.

### 4.3.1 Plan for kommende rutetermin

Hovedterminkifte for nasjonal og internasjonal trafikk - desember 2018

**Rutetermin R19 gjelder f.o.m. 9.12.2018 t.o.m. 14.12.2019.**

Kapasiteten fordeles for hele ruteterminen (R19).

Bane NOR skal gi endelig svar på JBFs søknader om infrastrukturkapasitet i den ordinære kapasitetsfordelingsprosessen for R19 innen 21. september 2018.

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

### 4.3.2 Fordeling av restkapasitet (ad hoc søknader)

Jf. jernbaneforskriften § 8-7.

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

#### Prioriteringskriterier ved operativ kapasitetsfordeling

Restkapasiteten fordeles i den rekkefølge søknader om infrastrukturkapasitet kommer inn.

#### Kontaktpunkt for søknader om restkapasitet (og for innstilling av tog)

Utenom kapasitetsfordelingsprosessen skal kommunikasjon normalt foregå mellom Bane NORs trafikkstyringssentraler (operativt rutekontor og togledelse) og JBFs transportledelse.

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

Endringer av permanent eller langvarig karakter skal behandles av Kunde og trafikk, Ruteplan.

Når ruteleier tilbakeleveres til Bane NOR og refordes i løpet av en ruteplanperiode, for eksempel som følge av at et JBF legges ned i en ruteplanperiode, vil Bane NOR kunngjøre når slike ruteleier blir tilgjengelig og sette frist for å søke på infrastrukturkapasiteten. Frigitt infrastrukturkapasitet søkes på som ad hoc søknad. Bane NOR vil gjennomføre en prosess for tildelingen som innebærer at alle søkere som har interesse av å bruke infrastrukturkapasiteten får lik mulighet til å søke på denne.

Følgende prinsipper og kriterier gjelder for slike tildelinger:

- Søkers reelle behov for ruteleier, enten basert på inngåtte avtaler om transporttjenester, eller basert på søkers utsikt til å inngå slike avtaler. Dette kriteriet vektlegges 30 %
- Kort- og langsiktige konsekvenser av tildelingen, der det blant annet legges vekt på forutsigbarhet for brukerne av transporttjenester og et robust og stabilt togtilbud. Dette kriteriet vektlegges 30 %
- En optimal utnyttelse av infrastrukturen, herunder blant annet i hvilken grad tidligere tildelte ruteleier har blitt benyttet. Dette kriteriet vektlegges 20 %
- Miljøhensyn, herunder blant annet energieffektivt togmateriell. Dette kriteriet vektlegges 20 %

I tilfelle av søknadskonflikt vil Bane NOR:

- foreta en objektiv gjennomgang og vurdering av opplysninger og dokumentasjon mottatt i tilknytning til de respektive søknadene, herunder hente inn dokumentasjon eller på annen måte søke å få verifisert udokumenterte opplysninger fremlagt av søkerne, særlig dersom opplysningene er av sentral betydning for beslutningen om fordeling;
- utarbeide dokumentasjon under saksbehandlingen som redegjør for hvilke vurderinger som ligger til grunn for tildelingen, herunder hvordan søknadene er vurdert på bakgrunn av prinsippene og kriteriene for tildelingen;
- gi en skriftlig begrunnelse til søkerne om Bane NORs beslutning om tildeling og hvor det fremgår at tildeling er foretatt i henhold til de oppstilte prinsippene og kriteriene for tildelingen, herunder hvilke vurderinger som ligger til grunn for tildelingen

#### **4.3.2.1 Ad hoc søknad**

Søknad om ad hoc kapasitet gjøres via Bane NOR sin web-portal BEST-K. Her finnes instruksjoner om hvordan verktøyet benyttes og hvilken minimumsinformasjon som kreves i søknaden.

#### **4.3.2.2 Bane NORs svarfrist overfor JBF (ved ad hoc søknader)**

Jf. jernbaneforskriften § 8-7. Bane NOR skal besvare ad hoc søknader om infrastrukturkapasitet så snart som mulig, og senest innen fem virkedager.

#### **4.3.2.3 Varsel om søknad om infrastrukturkapasitet**

Ved store og/eller kompliserte søknader og/eller spesialtransporter avtales spesielle frister. JBF anbefales å varsle Bane NOR om søknaden i god tid selv om ikke alle detaljer er på plass. Mottatt varsel gir samme prioritet i forhold til fordeling av restkapasitet som ad hoc søknad.

Et varsel om ad hoc søknad om infrastrukturkapasitet bør inneholde følgende opplysninger:

- ca. dato/datoer toget/togene skal kjøres
- togslag
- hvilken/hvilke strekning(er) toget/togene skal kjøre
- behov for hensetting/parkering av kjøretøy

Kontaktpunkt - se kapittel 4.3.2 ovenfor

#### 4.3.2.4 Innhold i Bane NORs svar

Bane NORs svar på søknad om ad hoc infrastrukturkapasitet og/eller varsel om søknad om infrastrukturkapasitet skal rettes til søker og inneholde en henvisning til søknaden eller varselet.

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 Bane NOR i svaret også opplyse om et alternativt tidspunkt og ruteleie.

Bane NORs svar sendes i BEST-K.

I tillegg til svar til søker vil Bane NOR, når søknad imøtekommes, kunngjøre tildelt infrastrukturkapasitet som beskrevet i togframføringsforskriften/Trafikkregler for jernbanenettet.

#### Hovedaktiviteter ved ad hoc søknader

Nr.	Aktivitet
1.	Operativ ruteplanlegger mottar søknad i BEST-K fra JBFs transportledelse
2.	Operativ ruteplanlegger samordner søknaden med andre aktiviteter eller behov
3.	Eventuelt behov for prioritering avklares med involverte JBF og banesjefer
4.	Operativ ruteplanlegger utarbeider og distribuerer nødvendige kunngjøringer

## 4.4 Fordelingsprosessen

Jf. jernbaneforskriften kapittel 8 og 9.

Bane NOR behandler fordelings- og koordineringsprosessene som én sammenhengende og integrert prosess. Prosessen betegnes "Fordele infrastrukturkapasitet".

#### Aktiviteter ved fordeling av infrastrukturkapasitet

Nr.	Aktivitet
1	Bane NOR (Kunde og trafikk, Ruteplan) utarbeider utkast til ruteplan. Fordeler infrastrukturkapasitet på sporet, stasjoner og terminaler/driftsbanegårder.
2	Ved behov utfører Kunde og trafikk, Ruteplan mindre justeringer av ruteplan på bakgrunn av endringer i Infrastrukturdivisjonen v/banesjefenes sportilgangsbehov.
3	Bane NOR oversender første utkast av ny ruteplan til JBF
4	Gjennomføre ruteplankonferanse med JBF og IF



Nr.	Aktivitet
5	JBF og IF foretar en siste evaluering og oversender sine ønsker/kommentarer til Kunde og trafikk, Ruteplan
6	Kunde og trafikk, Ruteplan gjennomgår behov for bemanning av stasjoner (gjelder "K-stasjoner" på fjernstyrte strekninger og stasjoner på strekning uten fjernstyring)
7	Umiddelbart etter aktivitet 3 og parallelt med aktivitetene 4-6 trer Bane NORs tvisteløsningsordning i kraft, jf. jernbaneforskriften § 9-2 og Network Statement kapittel 4.4.2.
8	Fastlegge ruteplan: Kunde og trafikk, Ruteplan utarbeider de endelige planforutsetningene for ruteterminen

### Aktiviteter ved iverksettelse av rutetermin

Nr.	Aktivitet	Referanse
1	Kunde og trafikk, Ruteplan utfører kvalitetskontroll av ruteplanen.	
2	Utarbeide grunnlag for kunngjøring av ruteplanen i planleggingsverktøyet TPS for overføring til FIDO.	Jf. togframføringsforskriften
3	Oppdatere av Bane NORs egne informasjons- og trafikkstyringssystemer	
4	Distribuere av informasjon fra rutedatabasen til avtalte grensesnitt hos eksterne mottakere (JBF m.m.)	
5	Utarbeide og publisere grafiske ruter på Bane NORs internettsider	

#### 4.4.1 Samordningsprosessen

Jf. jernbaneforskriften § 9-1.

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. jernbaneforskriften § 9-1.

Prosessen gjennomføres på følgende måte:

Bane NOR 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.

Bane NOR innkaller deretter søkerne enkeltvis til et møte. Når all informasjon og dokumentasjon foreligger, utarbeider Bane NOR 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 Bane NORs forslag til samordning ikke er samstemt av partene, plikter Bane NOR å erklære strekningen for overbelastet, jf. jernbaneforskriften § 9-3, og deretter fordele infrastrukturkapasitet etter prioriteringskriterier, jf. jernbaneforskriften § 9-5.

#### 4.4.2 Tvisteløsningsordningen

Jf. jernbaneforskriften § 9-2.

Bane NORs 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 søker og IF ved planprosessens start, dvs. 11 måneder før hovedterminkiftet.

Når en strekning blir erklært overbelastet, vil Bane NOR fordele infrastrukturkapasitet etter retningslinjene som fremgår av punkt 4.4.3.3.

#### **4.4.2.1 Frist for å fremsette krav**

Krav må fremsettes så snart som mulig etter at Bane NOR har sendt første utkast av ny ruteplan til søker.

Krav som fremsettes senere enn 15 virkedager før den dato Bane NOR har fastsatt for fastleggelse av ruteplan 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 kravet 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 sin tildelte infrastrukturkapasitet endret dersom søkers krav imøtekommes
- en begrunnelse for kravet

Kravet sendes Bane NOR, Kunde og trafikk, Ruteplan, som fordeler kopier av kravet til alle andre søkere.

Kravet sendes per e-post til [oss-rutebestilling@banenor.no](mailto:oss-rutebestilling@banenor.no)

#### **4.4.2.3 Andre søkers eventuelle handlingsplikt - frist**

Søkere som vil få sin infrastrukturkapasitet endret dersom søkers klage imøtekommes, må innen to virkedager etter mottatt kopi av klage ha levert sitt eventuelle tilsvaret til første søkers klage til:

Bane NOR, Kunde og trafikk, Ruteplan.

Tilsvaret må henvise til og identifisere den opprinnelige klagen, jf. kapittel 4.4.2.2.

Tilsvaret sendes til [oss-rutebestilling@banenor.no](mailto:oss-rutebestilling@banenor.no)

#### 4.4.2.4 Bane NORs behandling av kravet

Bane NOR vurderer kravet og eventuelle tilsvare og fattar sin beslutning på grunnlag av føringer gitt i lov, forskrift og Network Statement, samt krav og tilsvare.

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

For øvrig gjelder forvaltningslovens regler om enkeltvedtak for IFs saksbehandling i forbindelse med beslutninger om tildeling av infrastrukturkapasitet, så fremt ikke annet følger av jernbaneforskriften, jf. jernbaneforskriften § 1-2 (9).

#### 4.4.2.5 Klage over Bane NORs beslutning - virkninger av slik klage

Jf. jernbaneforskriften § 11-2.

Bane NORs beslutninger om tildeling av infrastrukturkapasitet kan påklages til SJT. Slik klage har ikke oppsettende virkning.

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

Jf. jernbaneforskriften kapittel 9.

#### 4.4.3.1 Definisjon av overbelastet infrastruktur

Jf. jernbaneforskriften § 9-3.

#### 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 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
- *Lillestrøm - Kongsvinger*  
mellom 12.00 og 24.00 på virkedager
- *Oslo S*  
mellom 06.30 og 09.00 og mellom 15.00 og 17.30 på virkedager

### 4.4.3.3 Prioriteringskriterier (i tilfelle overbelastet infrastruktur)

Det følger av jernbaneforskriften § 9-5 at ved overbelastet infrastruktur skal følgende prioriteringskriterier benyttes:

1. tjenester som inngår i kontrakt med staten om offentlig tjenesteyting
2. nasjonal og internasjonal godstransport
3. bestemte typer trafikk på strekninger som nevnt i § 8-8 annet ledd
4. persontransport for øvrig

Hvis det er søkt om mer infrastrukturkapasitet innenfor en prioriteringskategori etter jernbaneforskriften § 9-5 (1) enn det er kapasitet til eller det er søkt om flere ruteleier enn det er kapasitet til etter jernbaneforskriften § 9-5 (2), vil Bane NOR fordele infrastrukturkapasitet på en slik måte at den i størst mulig grad ivaretar transporttjenestens betydning for samfunnet i forhold til enhver annen tjeneste som utelukkes.

Hvis det oppstår konflikt som ovennevnte retningslinjer ikke imøtekommer, eller dersom en annen prioritering enn den som følger av jernbaneforskriften § 9-5 medfører en høyere samlet utnyttelse av den totale infrastrukturkapasitet, vil Bane NOR benytte metode for samfunnsøkonomisk modell for verdsetting av infrastrukturkapasitet, beskrevet i vedlegg 4.4.2. Resultatet av den samfunnsøkonomiske analysen vil tillegges stor vekt i evalueringen av hvilket alternativ som blir gitt prioritet.

### 4.4.4 Virkninger av rammeavtaler

Jf. jernbaneforskriften kapittel 7 og Network Statement kapittel 2.3.1.

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

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

For strekningen Etterstad-Gardermoen inngikk Jernbaneverket i år 2000 en avtale med Flytoget hvoretter 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. Bane NOR trådte inn i Jernbaneverkets forpliktelser etter avtalen 1. januar 2017.

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 Regler for avbestilling og ikke-bruk

Jf. jernbaneforskriften §§ 6-7, 9-4 og 10-2.

Tildelt infrastrukturkapasitet kan kostnadsfritt avbestilles inntil 60 dager før togets avgangstid. Avbestillinger eller ikke-bruk som skjer etter dette tidspunktet ilegges reservasjonsavgifter etter kapittel 6.4.2. Tildelt infrastrukturkapasitet kan ikke avbestilles senere enn 72 timer før togets avgangstid.

Søkere, som i kapasitetsfordelingsprosessen søker på ny om infrastrukturkapasitet, som det på grunn av årsaker Bane NOR ikke kan lastes for, har benyttet mindre enn 80 %, viker prioritet for annet JBF som søker om samme infrastrukturkapasitet.

Dersom et JBF i løpet av et tidsrom på en måned (31 kalenderdager) unnlater å benytte tildelt infrastrukturkapasitet, kan Bane NOR trekke tilbake den ubenyttede kapasiteten med fem virkedagers skriftlig varsel.

For øvrig kan Bane NOR ved tildeling av infrastrukturkapasitet ta hensyn til at tidligere tildelt infrastrukturkapasitet ikke er benyttet.

## 4.7 Spesialtransporter og farlig gods

### 4.7.1 Spesialtransporter

Søker 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.

Spesialtransporter er definert i Ordliste/Definisjoner.

#### Frister for søknad om spesialtransporter

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

Tillatelser til spesialtransporter kan man få ved henvendelse til Bane NORs OSS funksjon: e-post [spesialtransporter@banenor.no](mailto:spesialtransporter@banenor.no) Ved søknad utenom kapasitetsfordelingsprosessen må det forventes lengre saksbehandlingstid enn fem dager, jf. kapittel 4.3.2.2 ovenfor.

#### Hjelpeverktøy ved behandling av søknad om spesialtransport

Hjelpeverktøy ved behandling av søknad om spesialtransporter er en tilleggstjeneste, jf. kapittel 5.4.3.1.

## 4.7.2 Farlig gods

### Farlig gods i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen

I kapasitetsfordelingsprosessen legger Bane NOR til grunn at alle godstog fører farlig gods.

### Farlig gods ved togframføring

JBF skal informere Bane NOR om all transport av farlig gods i henhold til TJN kapittel 4.

## 4.8 Særskilte tiltak i tilfelle av driftsforstyrrelser

Jf. jernbaneforskriften § 10-4.

I tilfelle av driftsforstyrrelser er det i Bane NOR og JBF sin 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 Bane NOR og JBF sitt 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 jernbanenettet 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 Osloområdet 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 Osloområdet.

Ansvarlige i trafikkområdene skal, i samarbeide med aktuelle JBF, 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 Bane NORs 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 kjøretøy 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 Bane NOR i umiddelbar forkant av hver ny rutetermin. JBF 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 på grunn av 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 JBF ber om det og fraviket verken kan få konsekvenser for andre JBF eller for planlagte / pågående infrastrukturarbeider

### **4.8.2.3 Særlige tiltak i tilfelle forstyrrelser**

Jf. jernbaneforskriften § 10-4.

Det fremgår av jernbaneforskriften § 10-4 at dersom det oppstår forstyrrelser i togtrafikken på grunn av tekniske feil eller ulykker skal Bane NOR treffe alle nødvendige tiltak for å gjenopprette den normale situasjonen, samt i hvilke andre situasjoner Bane NOR kan eller skal foreta tiltak som følge av forstyrrelser, herunder at Bane NOR kan trekke tilbake infrastrukturkapasitet og rekvirere JBF sitt kjøretøy for å gjenopprette den normale situasjonen.

Ved bruk av rekvisisjonsretten godtgjøres netto driftsrelaterte kostnader bare i den utstrekning

årsaken til avviket som foranlediget rekvisisjonen ikke ligger hos det JBF som er gjenstand for rekvisisjon eller noen vedkommende svarer for.

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

### 4.8.3 Forutsette problemer

Jf. jernbaneforskriften § 9-5.

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

Bane NOR og involverte JBF kan i fellesskap bli enige om en annen løsning.

### 4.8.4 Uforutsette problemer

Jf. jernbaneforskriften § 9-5.

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

For strekninger og avvikssituasjoner der Bane NOR 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 eller kun et spor er farbart på dobbeltsporet strekning.

From:

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

Permanent link:

<http://networkstatement.jbv.no/doku.php?id=ns2019no:kapasitetsfordeling>

Last update: **2017/12/21 10:08**