

4. Kapasitetsfordeling

4.1 Innledning

Jf. jernbaneforskriften kapittel 8, 9 og 10

Dette kapitlet beskriver Bane NORs prosess for tildeling av kapasitet for ruteleier samt Bane NORs behov for sportilgang for drift, vedlikehold og nybygging av jernbaneinfrastruktur.

Kunde og trafikk, Ruteplan er eier og fagansvarlig for prosess *Fordele infrastrukturkapasitet* (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. Se www.rne.eu
- Bane NOR – i egenskap av 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
- SJT – klageorgan for Bane NORs kapasitetsfordelingsprosess

4.2 Beskrivelse av prosessen

Skjematisk plan som viser prosessen og dens underområder:



4.2.1 Langsiktig kapasitetsutredning og -planlegging

4.2.1.1 Kapasitetsutredning

Mulighetsstudier av togmateriell og laster, herunder profilsimuleringer Bane NOR tilbyr å gjennomføre mulighetsstudier for søkere som ønsker opplysninger om forventet framføringstid for spesifikke togslag eller mellom bestemte relasjoner, teknisk kompatibilitet mellom togmateriell og jernbaneinfrastruktur mv.

For at Bane NOR skal kunne gjennomføre en mulighetsstudie, må bestiller av studien gi de nødvendige opplysninger.

Generelt understrekes det at kvaliteten på mulighetsstudien vil bli høyere jo flere av disse opplysningene bestiller er i stand til å gi.

Søkers forespørsel om mulighetsstudie anses ikke som rutebestilling. Meddelt resultat av mulighetsstudien binder ikke Bane NOR i kapasitetsfordelingsprosessen. Rute basert på resultatet av mulighetsstudien må søkes på vanlig måte – se kapittel 4.

Bane NOR gir søker mulighet til å verifisere hvorvidt nytt kjøretøy kan kjøres på jernbanenettet gjennom å simulere kjøring av kjøretøyet i et dataverktøy.

Kontaktpunkt: oss@banenor.no

Kjøretidsberegning for (nye) typer av kjøretøy Bane NOR kan på forespørsel beregne kjøretider for ulike nye materielltyper. Bane NOR har de relevante opplysningene om traseen som skal trafikkeres. Oppdragsgiver må stille materiellspesifikke opplysninger til rådighet, herunder:

Traksjonsegenskaper for trekkende enhet(er) Massefordeling på trekkende/ikke trekkende aksler

- Lengde av materiell
- Retardasjonsegenskaper
- Hastighetsbegrensninger for materiellet

Kontaktpunkt: oss@banenor.no

4.2.1.2 Kapasitetsplanlegging

Aktiviteter for å koordinere innmeldte behov for sportilgang for drift og vedlikehold og bygging av ny jernbaneinfrastruktur. Hensikten er å sikre:

- forutsigbarhet for JBF
- god planlegging av tiltak/behov for sportilgang
- optimal ressursutnyttelse og kostnadseffektivitet
- samhandling internt og eksternt

Aktivitetene starter 48 måneder/fire år (X-48) før oppstart av Årlig kapasitetsfordeling.

Innmeldte behov binder ikke Bane NOR i kapasitetsfordelingsprosessen. Endelig behov for sportilgang må søkes på ordinær måte i Årlig kapasitetsfordeling.

4.2.2 Årlig kapasitetsfordeling

Aktiviteter for å koordinere og fordele infrastrukturkapasitet i den årlige kapasitetsfordelingen.

Årlig kapasitetsfordeling foregår etter krav gitt i lover og forskrifter, samt retningslinjer beskrevet i dette dokument.

Årlig kapasitetsfordeling beskrives i logisk rekkefølge de faser som inngår.

1. Oppdatere planforutsetninger
2. Søke om infrastrukturkapasitet
3. Fordele infrastrukturkapasitet
4. Iverksette ruteplan

1. Oppdatere planforutsetninger

Nr.	Aktivitet	Utførende
1	Fastlegge datoer for ruteplanperioden.	RNE
2	Utarbeide brev og notat som sendes til henholdsvis JBF og IF med varsel om oppstart av prosessen. Dette inkluderer bl.a. en detaljert beskrivelse av prosessen med tidsplan.	Bane NOR, Ruteplan
3	Informere om/ta hensyn til endringer i lover og forskrifter som har betydning for kapasitetsfordelingen.	Bane NOR, Ruteplan
4	Følge opp innholdet i eventuelle rammeavtaler og Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST).	Bane NOR
5	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.).	Bane NOR
6	Behandle nye rutemodeller ved behov, f.eks. store endringer i jernbaneinfrastruktur. Grunnrutemodellen benyttes som utgangspunkt ved behandlingen.	Bane NOR, Ruteplan
7	Utarbeide banetekniske planforutsetninger (BTP) og registrere dette i ARBIS til Ruteplan for nasjonal koordinering.	Bane NOR, IF
8	Behandle innmeldingene til BTP og oversende disse til JBF.	Bane NOR, Ruteplan
9	Utarbeide eventuelle forhåndsplanlagte ruteleier (preplanned paths) for publisering.	Bane NOR, Ruteplan
10	Vurdere behov og utarbeide søknader om ruteleier.	JBF og andre søkere
11	Avholde oppstartsmøte med JBF og andre søkere samt Bane NOR, IF for gjennomgang av BTP og eventuelt andre relevante spørsmål.	Bane NOR, Ruteplan

2. Søke om infrastrukturkapasitet

Nr.	Aktivitet	Utførende
1	Sende søknad om ruteleier til Ruteplan, Kunde og trafikk	JBF og andre søkere
2	Oppdatere BTP	Bane NOR, IF
3	Sammenstille banetekniske planforutsetninger og søknader om ruteleier	Bane NOR, Ruteplan

3. Fordele infrastrukturkapasitet

Nr.	Aktivitet	Utførende
1	Fordele infrastrukturkapasitet inkludert stasjoner og terminaler/driftsbanegårder og utarbeide utkast til ruteplan	Bane NOR, Ruteplan
2	Ved behov kan det gjøres mindre justeringer av søknadene på bakgrunn av endringer i IFs behov for arbeid i spor	Bane NOR, Ruteplan
3	Oversende utkast til ruteplan til søkere for høring	Bane NOR, Ruteplan
4	Gjennomføre ruteplankonferanse med JBF og andre søkere samt IF for gjennomgang av høringskommentarer	Bane NOR, Ruteplan
5	Foreta en siste vurdering og oversende innspill/kommentarer til Kunde og trafikk, Ruteplan	JBF og andre søkere samt IF
6	Gjennomgå behov for bemanning av stasjoner (gjelder "K-stasjoner" på fjernstyrte strekninger og stasjoner på strekning med togmeldinger)	Bane NOR, Ruteplan

Nr.	Aktivitet	Utførende
7	Fastlegge ruteplanen og utarbeide de endelige planforutsetningene for ruteplanperioden	Bane NOR, Ruteplan

4. Iverksette ruteplan

Nr.	Aktivitet	Utførende
1	Utføre kvalitetskontroll av ruteplanen	Bane NOR, Ruteplan
2	Utarbeide grunnlag for kunngjøring og distribusjon av ruteplanen	Bane NOR, Ruteplan
3	Oppdatere Bane NORs egne informasjons- og trafikkstyringsystemer	Bane NOR, Ruteplan
4	Distribuere informasjon fra rutedatabasen til avtalte grensesnitt hos eksterne mottakere (JBF m.m.)	Bane NOR, Ruteplan
5	Utarbeide og publisere grafiske ruter på Bane NORs hjemmeside	Bane NOR, Ruteplan

Detaljert beskrivelse med milepeler (aktiviteter og tidsfrister) beskrives i kapittel 4.2 og meddeles JBF og andre søkere samt IF før planprosessens start.

4.2.3 Operativ kapasitetsfordeling

Aktiviteter for å koordinere og fordele infrastrukturkapasitet i gjeldende ruteplanperiode. Ad hoc søknader behandles i Operativ kapasitetsfordeling.

Operativ kapasitetsfordeling behandler søknader om midlertidige eller varige endringer av ruteplanen, detaljering av og iverksettelse av banetekniske planforutsetninger samt fordeling av restkapasitet. Kapasiteten fordeles i den rekkefølge søknadene mottas.

Alle søknader skal sendes i BEST-K.

Ved oppstått behov for midlertidig endring av ruteplanen innen samme driftsdøgn, skal søknad rettes direkte til togleder og ikke sendes i BEST-K.

Hovedaktiviteter ved operativ kapasitetsfordeling

Nr.	Aktivitet	Utførende
1	Motta søknad fra JBF om midlertidige endringer i ruteplanen (BTP)	Operativ ruteplanlegger/togleder
2	Motta søknad fra IF om arbeid i og ved spor (BTP)	Operativ ruteplanlegger/togleder
3	Motta søknad fra JBF om restkapasitet	Operativ ruteplanlegger/togleder
4	Motta søknad fra IF om restkapasitet	Operativ ruteplanlegger/togleder
5	Koordinere søknader, utarbeide og distribuere kunngjøringer	Operativ ruteplanlegger/togleder

4.2.4 Krav til søknadene

Årlig kapasitetsfordeling

Søknad om ruteleier i Årlig kapasitetsfordeling skal sendes inn i BEST-L i henhold til fastsatte frister som er vist i 4.3.1 Tidsplan.

Planer for sportilgang for drift, vedlikehold og bygging av ny jernbaneinfrastruktur (BTP) skal legges inn i ARBIS i henhold til fastsatte frister som er vist i 4.3.1 Tidsplan.

Søknader om kapasitet i terminaler, hensettingsområder, tilgang til togvarmeanlegg etc. skal vedlegges søknaden i eget skjema, eventuelt søkes på eget skjema i Bane NORs Kundeportal Min side.

For internasjonal koordinering av søknader om infrastrukturkapasitet se kapittel 1.8.2.

Operativ kapasitetsfordeling

Søknader om infrastrukturkapasitet i Operativ kapasitetsfordeling skal sendes inn i BEST-K.

4.2.5 Krav til innhold i søknad om ruter

Søknader skal ha form av et komplett forslag til rute.

For at Bane NOR skal kunne verifisere og/eller konstruere ruten, må søknaden inneholde den minimumsinformasjon som er nødvendig, se nedenfor:

	Persontog	Tomtog	Godstog/kipptog	Løslokomotiv
Tognummer «)	X	X	X	X
Togslag	X	X	X	X
Togtype	X			
Kjøredager/datoer	X	X	X	X
Kjørestrekning, fra - til	X	X	X	X
Avgangs- /ankomsttid Foreslått avgangstid fra utgangsstasjon, eventuelt foreslått ankomsttid til endestasjon dersom dette skal prioriteres	X	X	X	X
Stoppmønster og -aktiviteter • Med minimum behov for oppholdstid	X	X	X	X
Foreslått sted for personalbytte • Med minimum behov for oppholdstid	X	X	X	X
Type kjøretøy	X	X	X	X
Behov for assistanselokomotiv • Angi strekning	X	X	X	
Bestemmende kjørehastighet	X	X	X	X
Togstørrelse • Pt. - antall togsettenheter og total lengde i meter • Gt. - tilkoplede togvekt, total lengde i meter og aksellast	X	X	X	
Foreløpig materiellturnering	X	X	X	X
Dokumentasjon om tillatelse til å bruke ny type kjøretøy	X	X	X	X
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			X	

	Persontog	Tomtog	Godstog/kipptog	Løslokomotiv
Behov for hensettingskapasitet <ul style="list-style-type: none"> • Hensettingsområde • Type togsett (lengde) • Antall togsett • For Drammen og Lodalen skal det oppgis tidspunkt og antall timer pr år 	X	X	X	X
Behov for tilgang til togvarmeanlegg (varmepost) i forbindelse med hensetting av tog »«) <ul style="list-style-type: none"> • Lokasjon • Spenning • Antall • Ukedager og klokkeslett 	X	X	X	X

») Tognummer tildeles av Bane NOR dersom det ikke er angitt i søknaden

«») Hvis behovet gjelder sted, som på bestillingstidspunktet mangler togvarmeanlegg, bør dette fremheves spesielt, og bestilles særskilt til oss@banenor.no

Bruk av spesielt kjøretøy

- Ved bruk av spesielt kjøretøy (demonstrasjonsmateriell, damplokomotiver mv.) må det i tillegg opplyses kjøretøyets ytelse i stigninger
- Ved behov for "tekniske opphold" underveis (for smøring, visitasjon, vannfylling eller lignende) skal det angis behov for varighet samt største avstand mellom de tekniske oppholdene målt i kilometer

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 godkjenning 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.

4.3 Plan for kapasitetsfordelingsprosessen

4.3.1 Årlig kapasitetsfordeling

R20 gjelder fra og med 15.12.2019 til og med 12.12.2020 og kapasiteten fordeles for hele perioden. Ruteplanen omfatter ruteleier, planer for arbeid i spor (og andre tjenester)

Søknader som mottas etter frist for årlig kapasitetsfordeling (andre mandag i april) overføres til Operativ kapasitetsfordeling som søknad om restkapasitet.

Det kan imidlertid oppstå behov for tilpasning av omsøkte ruteleier for å konstruere en optimal ruteplan. Dette vil foregå i dialog med berørte JBF.

Oppstart av planprosess kunngjøres i eget brev til søkere.

Tidsplan

FOM	TOM	Prosess / Aktivitet
2018		
9.12		Ruteplan R19 iverksettes
20.12		Seneste dato for kunngjøring av oppstart R20 - inkl. første forslag til BTP
2019		
14.1		Forhåndsplanlagte ruteleier (PaPs) for internasjonal godstrafikk R20 publiseres. Søkeperiode for infrastrukturkapasitet starter.
12.2		Søkeperiode for ruteleier starter
14.3		Oppstartsmøte R20 med JBF og andre søkere for informasjon og dialog om forutsetningene for kommende ruteplanperiode.
8.4		Kommentarer til første forslag BTP R20 skal være Bane NOR i hende innen kl. 09.00.
8.4		Siste dag for søknader om infrastrukturkapasitet for R20.
1.7		Forslag til ruteplan og oppdatert forslag til BTP for R20 publiseres for høring.
1.7	5.8	Høringsperiode
5.8		Kommentarer til forslag til ruteplan og oppdatert forslag BTP R20 skal være Bane NOR i hende innen kl. 09.00.
5.8	30.8	Samordningsperiode.
19.8		Fastlegging av internasjonal trafikk søkt i PCS, inkludert forhåndsplanlagte ruteleier (PaPs) for internasjonal godstrafikk. Gjelder også nasjonale ruteleier som matetrafikk til/fra PaPs.
2.9		Siste dag for å fremsette krav om tvisteløsning
2.9	13.9	Tvisteløsningsperiode
13.9		Beslutning om eventuell overbelastet infrastruktur
27.9		Ruteplan og BTP R20 fastlegges
21.10		Ruteplan og BTP R20 publiseres
22.10		Første dag for søknad om ad hoc ruter for rutetermin R20
15.11		Siste dag for å meddele JBF som skal forestå transport der hvor infrastrukturkapasitet er søkt av søkere som ikke er et JBF
15.12		Ruteplan R20 iverksettes
20.12		Seneste dato for kunngjøring av oppstart rutetermin R21

4.3.2 Fordeling av restkapasitet (ad hoc søknader)

Jf. jernbaneforskriften § 8-7.

Behov for tjenester, søknader om ruteleier, arbeid i spor eller endring av planforutsetninger i gjeldende ruteplanperiode håndteres i Operativ kapasitetsfordeling.

Infrastrukturkapasitet (restkapasitet) fordeles i den rekkefølge søknader mottas. Bane NORs svarfrist er fem virkedager. Dette innebærer dog ikke krav om detaljert rute, men å gi svar på om søknaden kan imøtekommes eller ikke.

Kommunikasjonen i Operativ kapasitetsfordeling foregår normalt mellom Bane NORs trafikkstyringssentraler (operative ruteplanlegger og togleder) og JBFs transportledelse.

4.3.2.1 Varsel om store og/eller kompliserte søknader

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

4.3.2.2 Bane NORs svar

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.

4.4 Fordelingsprosessen

Jf. jernbaneforskriften kapittel 8, 9 og 10

Planforutsetninger i tildelingsprosessen

- Banetekniske planforutsetninger (BTP)
- Forhåndsplanlagte godstogsrouteleier (PAPs) for ScanMed RFC

Forslag til ruteplan

Søknader om ruteleier, planer for arbeid i spor og tjenester, både nasjonale og internasjonale, danner grunnlag for forslag til ruteplan, det såkalte utkastet til ruteplan.

Kapasitet for grensepasserende tog koordineres før forslag til ruteplan publiseres.

Beskrivelse av kommentarer til Forslag til ruteplan

Generelle kommentarer:

Overordnede kommentarer på en tildeling, f.eks. ikke konstruerte ruteleier eller komplette løsninger

for en strekning eller togprodukt.

Kommentarer:

En kommentar på forslaget kan gis på en tildeling som avviker fra søknaden. Kommentaren kan gis på et bestemt sted i togruten eller for togruten som helhet.

Eksempel:

- Brutt forbindelse
- Avvikende referansepunkter
- Avgangs-/ankomsttider som avviker fra søknaden
- Kjøretid

Nedenstående er ikke å anse som kommentarer:

- Endringer til opprinnelig søknad
- Nye tog
- Endringer av referansepunkter
- Økt vekt, lengde eller endring av kjøretøy som medfører at konstruert ruteleie ikke kan opprettholdes
- Tillegg av kjøredager (kvalitetssikring av kjøredager aksepteres)
- Ønske om endring av omsøkte tider

Ovenstående endringer håndteres som restkapasitet og innarbeides i fastlagt ruteplan så langt det er mulig.

JBF og andre søkere som ønsker å trekke tilbake omsøkt infrastrukturkapasitet før ruteplanen fastlegges, kan gjøre dette gjennom dialog i BEST-L.

Forslag til ruteplan inneholder

- **Grafisk rute**
- **Kapasitetsbeskrivelse:**
 - Strekningskapasitet
 - Sporkapasitet, herunder lokasjon for tildelt kapasitet for hensetting 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**

Dersom høringskommentarene medfører en interessekonflikt, starter en samordningsprosess.

4.4.1 Samordningsprosess

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 Tvisteløsningsprosess

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

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

4.4.2.4 Bane NORs behandling av kravet

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

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)*
ellom 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 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. 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.

4.4.5 Kapasitetsanalyse

Jf. Jernbaneforskriften § 9-6.

4.4.6 Kapasitetsforbedringsplan

Jf. Jernbaneforskriften § 9-7.

4.4.7 Fastlagt ruteplan

Tildelt kapasitet fremgår av fastlagt ruteplan som presenteres i Kundeportalen på Bane NORs hjemmeside.

Kapasiteten vises i grafiske ruter og ARBIS i form av:

- tildelte ruteleier, nasjonale og grenseoverskridende
- kapasitet reservert for arbeid i spor (BTP)
- restkapasitet (for ad hoc søknader om ruteleier og arbeid i spor)

4.5 Fordeling av kapasitet til vedlikehold, fornyelsearbeider og kapasitetsøkende tiltak

Fordeling av kapasitet til vedlikehold, fornyelse og kapasitetsøkende tiltak ivaretas i årlig og operativ kapasitetsfordeling.

4.5.1 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 avtalte frister. Dette er ikke å anse som Ad hoc søknader.

Innmelding av banetekniske planforutsetninger (BTP) skal inneholde:

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

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

- Dobbeltspor – 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

4.5.1.1 Årlig kapasitetsfordeling

Planer/reserverte tider for BTP fastlegges samtidig med ruteleier i den årlige ruteplanen.

4.5.1.2 Operativ kapasitetsfordeling

Planer/reserverte tider for BTP som er fastlagt i den årlige ruteplanen detaljeres og samordnes med søknader om restkapasitet.

4.6 Avbestilling og ikke-bruk av tildelt kapasitet

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

4.6.1 Avbestilling av tildelt infrastrukturkapasitet

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.

4.6.2 Tilbakelevering av ruteleier fra JBF til Bane NOR

Når ruteleier tilbakeleveres til Bane NOR og refordelles i løpet av en ruteplanperiode, for eksempel som følge av at et JBF legges ned i en ruteplanperiode, vil Bane NOR kunne gjøre 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

4.7 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.

4.7.1.1 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.

Søknad om spesialtransport utenom kapasitetsfordelingsprosessen sendes til:
spesialtransporter@banenor.no

For slike søknader må det forventes lengre saksbehandlingstid enn fem virkedager.

4.7.1.2 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

4.7.2.1 Farlig gods i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen

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

4.7.2.2 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. 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 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.

4.9 Fordeling av kapasitet i serviceanlegg

Fordeling av kapasitet i serviceanlegg er beskrevet i kap. 5.3.

From:

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

Permanent link:

<http://networkstatement.jbv.no/doku.php?id=ns2020no:kapasitetsfordeling>

Last update: **2019/02/05 12:05**