

Handläggare:
Jens Plambeck
08-686 1651

STYRELSESAMMANTRÄDE	ÄRENDE NR
2012-09-25	6

SL:s yttrande över remiss - ”Införande av ramavtal för nyttjande av infrastrukturkapacitet på järnväg”

SL har erhållit rubricerad remiss från Trafikverket. Nedan framgår i korthet vad remissen avser och hur SL ser på detta.

Remissen ska vara besvarad senast den 17 september. SL har begärt anstånd med att svara för att ärendet ska kunna hanteras i Trafiknämnden den 25 september. Trafikverket har medgivit anstånd till den 30 september.

Bakgrund

Senhösten 2011 besvarade SL en remiss från Trafikverket avseende tecknande av ramavtal för att trafikera statens järnvägsinfrastruktur. Trafikverket anförde i remissen att många huvudmän/järnvägsföretag framfört att man önskade sig denna möjlighet för att öka långsiktigheten och stabiliteten i sina olika trafikupplägg. Även SL har i olika sammanhang tagit upp att denna möjlighet är önskvärd.

Enligt Trafikverkets förslag är möjligheten att teckna ramavtal frivillig – man måste inte göra det. Ramavtalet kan inte innehålla exakta avgångstider, utan alla avgångar anges inom ett visst intervall.

I det remissvar SL lämnade framfördes att SL i grunden är positiva till ramavtal då det kan bidra till ökad långsiktighet och stabilitet. De viktigare synpunkter som framfördes var följande:

- Det antal tåglägen man skulle kunna avtala om var alldeles för litet för att det skulle vara meningsfullt. I remissen fanns t.ex. ett scenario från Getingmidjan med, där Trafikverket angav att det skulle kunna träffas ramavtal om 4-6 tåglägen under rusningstid för den lokala och regionala trafiken. Redan idag kör SL cirka 15 tåglägen på den aktuella sträckan, och att då avtala om 4-6 tåglägen ansåg SL vara meningslöst (Dessutom ingick mälardalstrafiken i dessa 4-6 tåglägen, vilket gav utrymme för ännu färre för pendeltågen). Totalt sett, d.v.s. för all typ av trafik över Getingmidjan, skulle max 12 (av de totala 24) tåglägena kunna tecknas ramavtal för.
- Enligt förslaget skulle det kosta pengar att teckna ramavtal, eftersom den som får den möjligheten får en fördel gentemot övriga. Kostnaden framgick dock inte. Vidare angav man att den som medfinansierat i bl.a. infrastruktur skulle kunna slippa dessa kostnader. SL ansåg att detta var rimligt.

- Förslaget innehöll en idé om att inrätta ett auktionsförfarande om önskemålet att teckna ramavtal överstiger antalet "tillgängliga" ramavtal. Detta avvisades av SL, främst för att det idag är okänt hur ett sådant auktionsförfarande skulle kunna gå till, och därmed är det inte möjligt att se vilka konsekvenser det kan ge.
- Trafikverket föreslog att ramavtalet ska vara bindande för båda parter, men att det skulle kunna avvika några procentenheter. Avviker man mer så drabbas man av viten. SL ansåg att det var rimligt.
- SL anförde att, oavsett ramavtal eller inte, så gäller tidigare tecknade avtal/överenskommelser, t.ex. Citybane- och Strängööverenskommelsen, vilka ger Stockholms läns landsting vissa rättigheter avseende tåglägen.

Ny remiss sommaren 2012

Efter att Trafikverket tagit emot och bearbetat inkomna synpunkter sändes en ny remiss ut under sommaren 2012. Denna remiss ska vara besvarad senast den 17 september. SL har begärt anstånd med att svara för att ärendet ska kunna hanteras i Trafiknämnden den 25 september. Trafikverket har medgivit anstånd till den 30 september.

Den nya remissen innehåller en del förändringar gentemot den tidigare. Den positiva förändringen utgörs av att man slopat auktionsförfarandet och att man infört vissa förenklingar i processen med att teckna ramavtal.

I huvudsak innehåller det nya förslaget försämringar för pendeltågstrafiken, vilket beskrivs nedan:

- I remiss 1 skulle, under rusningstid, 4-6 tåglägen kunna fördelas till lokal och regional trafik. Under ett helt dygn skulle 79-82 % av alla tillgängliga ramavtal avseende Getingmidjan kunna fördelas till persontrafik, medan 18-21 % skulle kunna fördelas till godstrafik. I den nya remissen framgår inte hur många tåglägen som skulle kunna fördelas till just lokal och regional trafik, men sett över ett dygn skulle persontrafiken som helhet kunna teckna 75 % av alla tillgängliga ramavtal, medan godstrafiken skulle kunna teckna 25 %. Totalt sett, d.v.s. för all typ av trafik, över Getingmidjan, skulle max 12 (av de totala 24) tåglägen kunna tecknas ramavtal för. Sett över ett dygn ger alltså remiss nr 2 färre tåglägen för persontrafik än vad remiss nr 1 gjorde, men det kan inte utläsas som försämringen kan drabba pendeltåg, regionaltåg eller fjärrtåg. Godstrafiken får dock fler tåglägen.
- Den som medfinansierat i bl.a. infrastrukturen kan enligt remiss nr 2 inte slippa kostnaderna för att teckna ramavtal, vilket man kunde i remiss nr 1.

Slutsatser

SL:s uppfattning av remiss nr 2 framgår nedan i korthet.

- Att teckna ramavtal för så få tåglägen såsom anges i remissen, bidrar inte till den stabilitet och långsiktighet som efterfrågats.
- Enligt förslaget med ramavtal tillkommer kostnadsökningar för SL.
- Som ramavtalet utformas, enligt remissen, godkänner SL att Trafikverket får göra avsteg från styva tidtabeller. Idag är detta något som SL endast undantagsvis godkänner.
- SL har redan idag överenskommelser och avtal med staten som kan liknas med ramavtal, även om det inte heter "ramavtal", nämligen Strängööverenskommelsen och Citybaneavtalet. SL:s uppfattning är att dessa överenskommelser och avtal gäller alldeles oavsett vad som sker med frågan om ramavtal.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att avge bilagt förslag till yttrande som svar på Trafikverkets remiss om införande av ramavtal för nyttjande av infrastrukturkapacitet på järnväg, samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad.



Anders Lindström
Förvaltningschef



Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Bilaga

SL:s remissvar



Datum
2012-09-04

Identitet
SL-2012-03332

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Vår referens
Sven-Åke Eriksson
+46 (0)8 686 3019
sven-ake.eriksson@sl.se
Er referens
TRV 2012/48987

Trafikverket

SL:s yttrande över remiss - "Införande av ramavtal för nyttjande av infrastrukturkapacitet på järnväg"

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) har erhållit "Rapport, Införande av ramavtal för nyttjande av infrastrukturkapacitet på järnväg, Samrådshandling 2012-07-11", och lämnar härmed nedanstående synpunkter och kommentarer.

Inledning och bakgrund

Hösten 2011 lämnade SL synpunkter på version 1 av ramavtalsremissen. Där deklarerades att SL i grunden är positiva till att teckna ramavtal, och att det är SL:s bedömning att ramavtal kan bidra till en stabilitet och långsiktighet som i sin tur kan bidra till en ytterligare positiv regional utveckling, inte minst genom att denna stabilitet och långsiktighet kan öka människors valfrihet vad gäller att välja bostadsort och/eller arbete. Ramavtal kan också bidra till en fortsatt vilja att finansiera i utbyggd järnvägstrafik.

SL hade dock ett antal synpunkter på remissens version 1, vilka kan sammanfattas på följande sätt:

- Det antal tåglägen som skulle kunna omfattas av ramavtal var så få att ramavtal i praktiken inte fyller någon funktion (d.v.s. inte bidrar till önskad långsiktighet och stabilitet). Det är inte sannolikt att antalet tilldelade tåglägen för SL:s pendeltågstrafik skulle bli så lågt ens utan ramavtal.
- Det är rimligt att den som deltagit i finansieringen av infrastruktur som också andra aktörer drar nytta av själv ska kunna använda den infrastrukturen utan att behöva betala för att få ramavtal på den.
- Frågan om auktionsförfarande är inte tillräckligt väl utrett för att kunna ta ställning till.
- Tidigare tecknade avtal och gjorda överenskommelser gäller alldeles oavsett frågan om ramavtal. Hit hör t.ex. Strängöverenskommelsen och Citybaneavtalet, vilka också innehåller utfästelser om bl.a. kapacitet.



Datum
2012-09-04

Identitet
SL-2012-03332

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Synpunkter och kommentarer till denna remiss ("version 2")

SL kan notera att Trafikverket i denna version av ramavtalsremissen slopat auktionsförfarandet som medel för att lösa vissa konflikter, vilket är positivt.

Däremot kan SL konstatera att antalet tåglägen tillgängliga för ramavtal inte har ökat jämfört med version 1 från 2011 – vad SL kan förstå så är de t.o.m. färre för persontrafiken som helhet (även om det inte framgår hur effekten kan bli för olika delar av persontrafiken). Vidare har Trafikverket, i version 2, tagit bort möjligheten till reducerade avgifter för den aktör som medfinansierat i infrastrukturen.

SL är i grunden positiva till ramavtal, och har tidigare efterfrågat möjligheten att teckna sådana. SL:s syn på ramavtal är att de ska bidra till att säkerställa stabilitet och långsiktighet. Detta är inget självändamål, utan det handlar om att det bidrar till att göra kollektivtrafiken i en storstadsregion attraktiv, och därmed bidrar det till ett ökat kollektivtrafikresande och minskad biltrafik. Stabilitet och långsiktighet ger människor möjlighet att planera sitt boende och sitt val av arbete och skola utifrån att kollektivtrafiken bedrivs utan för många och snabba förändringar. Kollektivtrafiken i en storstadsregion är större än ett enskilt tågläge och en enskild tågplan – kollektivtrafiken är en del av samhällsplaneringen och samhälls- och regionutvecklingen.

SL har förståelse för att viss järnvägstrafik har behov av olika grader av mer kortsiktighet, och förstår att Trafikverket behöver ta hänsyn också till sådan trafik. SL förstår också att Trafikverket behöver ta hänsyn till nya järnvägsföretag på en avreglerad marknad.

Att, som Trafikverket gör, utgå från att trafik med behov av mycket kortsiktighet, samt nya järnvägsföretag, ska tillförsäkras 50-70 % av alla tåglägen, medan trafik med behov av stabilitet och långsiktighet endast ska tillförsäkras 30-50 % bidrar absolut inte till stabilitet och långsiktighet. Därmed kan inte SL se vilket värde ramavtalen tillför, i varje fall inte för en aktör som strävar efter att bidra till minskad biltrafik, bättre miljö, minskad trängsel och positiv regionutveckling.

Med ramavtal enligt de föreslagna premisserna skulle dessutom SL godkänna att Trafikverket flyttar tåglägen på ett sätt som inte gagnar ett ökat resande med kollektivtrafik, t.ex. göra avsteg från styva tidtabeller. Detta är förstås orimligt om man verkligen önskar en positiv utveckling av lokal och regional järnvägstrafik. Sådan trafik ska, förutom stabilitet och långsiktighet, bl.a. bygga på enkelhet – resenärerna ska på ett naturligt sätt kunna planera sitt resande, utan att behöva studera tidtabellerna varje gång. Idag godkänner SL sällan avsteg från styva tidtabeller, varför det är svårt att förstå varför SL skulle vilja teckna ett ramavtal där vi godkänner det, och dessutom utan att vinna något annat viktigt.



Datum
2012-09-04

Identitet
SL-2012-03332

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Dessutom innebär ramavtalet, enligt nuvarande förslag, att incitamentet att investera i nya miljövänligare fordon eller i infrastruktur är mycket svagt om man inte i t.ex. ramavtal kan tillförsäkra sig tillräckligt mycket kapacitet. För SL:s vidkommande kan t.ex. nämnas den investering om mer än 1 miljard kronor som nu gjorts för att starta pendeltågstrafik mellan Stockholm och Uppsala, utan att ha haft möjlighet att teckna ramavtal om detta. Den typen av investeringar, som kan vara en förutsättning för att kunna utveckla lokal och regional trafik, kan bli mer sällsynta i framtiden om det inte går att tillförsäkra sig tillräcklig kapacitet.

Version 2 av ramavtalsremissen indikerar att Trafikverkets intresse av en positiv utveckling av frekvent lokal och regional järnvägstrafik med många resenärer är mycket svagt. Syftet med Trafikverkets förslag förefaller vara att öka möjligheten för trafik med få resenärer och/eller korta planeringshorisonter, än att kunna erhålla mer kapacitet på bekostnad av trafik med många resenärer, långsiktiga planeringshorisonter, och vars syfte är att bidra till en positiv regional utveckling.

SL kan konstatera att det med nuvarande inriktning från Trafikverkets sida inte finns någon anledning att teckna denna typ av ramavtal. Däremot fortsätter SL gärna en konstruktiv dialog med avsikten att hitta en nivå på ramavtal som bidrar till den stabilitet, långsiktighet och enkelhet som kollektivtrafiken i en storstadsregion behöver, men som samtidigt tar rimlig hänsyn också till trafik med större behov av kortsiktighet.

Stockholms läns landsting har avtal och överenskommelser som bl.a. tillförsäkrar pendeltågstrafiken viss kapacitet. Dessa har kopplingar till den omfattande medfinansiering som Stockholms läns landsting gjort i Citybanan och i övrig järnvägsinfrastruktur i Stockholms län. Här ingår t.ex. Strängööverenskommelsen från mitten av 1980-talet, samt Citybaneavtalet. Dessa avtal och överenskommelser, vilka bl.a. tillförsäkrar SL:s pendeltågstrafik viss kapacitet, gäller fortsatt alldeles oavsett frågan om ett eventuellt ramavtals utformning. Citybaneavtalet formulerar att det är Trafikverkets och SL:s gemensamma intention att kapaciteten som tillämpas genom Citybanan ska nyttjas i sin helhet av den pendeltågstrafik som SLL bedriver.

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling