Stockholms läns landsting

Landstingsrådsberedningen

SKRIVELSE
2014-08-27

LS 1406-0720

Landstingsstyrelsen

Yttrande över departementspromemorian Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (Ds 2014:21)

Föredragande landstingsråd: Christer G Wennerholm

Ärendebeskrivning

Stockholms läns landsting har av näringsdepartementet getts möjlighet att lämna synpunkter på departementspromemorian om Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (Ds 2014:21).

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen besluta

att avge yttrande till Näringsdepartementet över departementspromemorian Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (Ds 2104:21) i enlighet med förslag till yttrande.

Landstingsrådsberedningens motivering

Under hösten 2012 antogs ett nytt EU-direktiv, 2012/34/EU, om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Utöver förenkling och ökad öppenhet är syftet med direktivet en ändamålsenlig finansiering och avgiftsuppbörd för järnvägsinfrastruktur i Europa.

Genom att anlägga ett systemperspektiv på infrastrukturen och trafiken som delar av en helhet finns möjligheter att öka systemets samhällsnytta utan att begränsa marknadstillträdet. Lagförslagets skrivningar är i stort ett steg i rätt riktning för att åstadkomma just ökad samhällsnytta genom att stärka systemperspektivet hos järnvägens aktörer.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 18 augusti 2014
Förslag till yttrande
Sammanfattning av Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde
(Ds 2014:21)

Torbjörn Rosdahl

Christer G Wennerholm

Kristoffer Tamsons

Landstingsstyrelsens förvaltning
Landstingsdirektörens stab

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-08-18

LS 1406-0720

Ankom
Stockholms läns landsting
2014 -08- 19
Dnr LS 1406-0720
Rotel III

Landstingsstyrelsen

Yttrande över departementspromemorian Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (Ds 2014:21)

Ärendebeskrivning

Stockholms läns landsting har av näringsdepartementet getts möjlighet att lämna synpunkter på departementspromemorian om Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (Ds 2014:21).

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 18 augusti 2014
Förslag till yttrande
Sammanfattning av Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (Ds 2014:21)

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslås besluta

att avge yttrande till Näringsdepartementet över departementspromemorian Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (Ds 2104:21) i enlighet med förslag till yttrande.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
Stockholms läns landsting har fått möjlighet att yttra sig på departementspromemorian Gemensamt europeiskt järnvägsområde (Ds 2014:21). Lagförslagets skrivningar om ökad strategisk planering tolkar förvaltningen som ett steg i rätt riktning för att just få ut ökad samhällsnytta genom att stärka systemperspektivet hos järnvägens aktörer. Promemorian präglas generellt sett av en ambition att underlätta järnvägsaktörernas administrativa börda vilket är lovvärt.

Bakgrund
Under hösten 2012 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (Single European Railway Area – SERA). Det s.k. SERA-direktivet ersätter bestämmelser i tidigare direktiv. Utöver förenkling och ökad öppenhet är syftet med direktivet en ändamålsenlig finansiering och avgiftsuppbörd för järnvägsinfrastrukturer i Europa.
Remissen innehåller förslag till nödvändiga lagändringar för att uppfylla direktivets krav. Stockholms läns landsting berörs till viss del av förslagen till förändringar.
Stockholms läns landsting är en aktör enligt järnvägslagen på flera olika sätt, exempelvis som infrastrukturförvaltare för de lokala järnvägsnäten Roslagsbanan och Saltsjöbanan. Landstinget är också regional kollektivtrafikmyndighet för Stockholms län samt ansvarig myndighet för såväl kommersiell som upphandlad kollektivtrafik till, från och inom Stockholms län.

Då förslagen till lagändringar berör implementeringen av ett EU-direktiv om ökad harmonisering av järnvägsmarknaden torde påverkansmöjligheterna begränsa sig till hur direktivet ska tillämpas i Sverige snarare än synpunkter på själva sakinnehållet i många fall. Vi besvarar därför remissen utifrån vår verksamhet och våra intressen i den mån förändringarna berör trafiken i Stockholms läns landsting.
Landstingets uppdrag är att bidra till att utveckla Stockholmsregionen vilket är manifesterat i en rad olika måldokument där Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS, kan sägas vara huvuddokumentet. Kollektivtrafiken är en stödfunktion för att nå där formulerade mål för samhällsutvecklingen. För att kollektivtrafiken ska kunna nå dessa mål behöver den byggas upp som ett nätverk, stabilt över tid, med flera olika sorters trafikupplägg som kompletterar varandra. Den synen präglar också vår syn på järnvägsnätets funktion. För Stockholmsregionens utveckling behöver det såväl finnas pendeltåg, som snabbtåg som godståg. Dessa olika trafiktyper bör ordnas så att så stor samhällsnytta som möjligt nås.
Genom att anlägga ett systemperspektiv på infrastruturen och trafiken som delar av en helhet finns möjligheter att öka systemets samhällsnytta utan att begränsa marknadstillträdet. Lagförslagets skrivningar om ökad strategisk planering tolkar förvaltningen som ett steg i rätt riktning för att just få ut ökad samhällsnytta genom att stärka systemperspektivet hos järnvägens aktörer. Promemorian präglas generellt sett av en ambition att underlätta järnvägsaktörernas administrativa börda vilket är lovvärt.

Övervägande
Som framgår av det bifogade förslaget till yttrande är förvaltningen övervägande positiv till förslagen i departementspromemorian men har också specifika synpunkter på enskilda kapitel.

Yttrandet har tagits fram i samarbete med trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Beslutet har inga ekonomiska konsekvenser.

Miljökonsekvenser av beslutet
I enlighet med landstingets Miljöpolitiska program 2012-2016 har hänsyn till miljön beaktats och slutsatsen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbedömning i detta ärende.

Toivo Heinsoo
Landstingsdirektör

Landstingsstyrelsen | YTTRANDE | Diarienummer LS 1406-0720

Näringsdepartementet

Yttrande över departementspromemorian Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (DS 2014:21)

Stockholms läns landsting har av Näringsdepartementet getts möjlighet att lämna synpunkter på departementspromemorian Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (DS 2014:21)
Stockholms läns landsting är övervägande positiv till förslagen men har specifika synpunkter på enskilda kapitel.

Specifika synpunkter

I ***1 kap § 5*** beskrivs järnvägsnät som saknar strategisk betydelse på järnvägsmarknaden. För landstingets del torde det i första hand röra sig om våra lokalbanor Roslagsbanan och Saltsjöbanan. Det har historiskt sett förekommit godstrafik på landstingets järnvägar fram till 80/90-talen och stundtals framförs intresse att utnyttja landstingets spåranläggningar för godstrafik. Om så ska ske i framtiden bör det ske utan att persontrafiken störs och i nära samarbete med persontrafiken.

I ***1 kap § 6*** föreslås skärpta krav på offentlighet i register över infrastrukturens status och standard. Stockholms läns landsting välkomnar detta och tror att det skulle kunna vara ett sätt att ytterligare förbättra kontrollen på underhållsläget för statens spåranläggningar.

I ***6 kap § 1a*** förslås att infrastrukturförvaltare ska stärka sin strategiska planering genom att ta fram en verksamhetsplan för sitt järnvägsnät. Den ska beskriva hur respektive bandel ska användas och utvecklas. Landstinget välkomnar den ökade ambitionen för den strategiska planeringen med hopp om att få ut mer samhällsnytta genom att just odla ett integrerat systemperspektivet på järnvägens infrastruktur och trafik.

I **6 kap § 3** föreslås att järnvägsinfrastruktur efter samråd med berörda parter får reserveras för viss trafik om alternativa vägar finns. För vårt trafikområde torde Citybanan och delar av fyrsspårsystemet runt Stockholm vara relevant. Även denna skrivning kan ses som ett stöd för trångsektorsplaner med förplanerade kanaler på järnvägsnätet. Genom att avdela viss infrastruktur för viss trafik finns större möjligheter att optimera trafiken och på så sätt får ut mer kapacitet per investerad krona i anläggningen. Även fördelningen av trafik på höghastighetsbanor och konventionellt järnvägsnät är annan tänkbar tillämpning.

6 kap § 23c reglerar kringtjänster. En sådan som nämns är biljettförsäljning på stationer. Biljettförsäljningen har i sig en viss kundnytta men framförallt har stationsbemanning och biljetthantering stor betydelse vid störda lägen på järnvägen. Särskilt viktigt är det vid större stationer med många bytande resenärer och flera olika operatörer. Formen för en sådan reglering kan se ut på många olika sätt så länge den är ändamålsenlig.

I **6 kap § 23** regleras tillgång till kringtjänster på icke-diskriminerande sätt. För pendeltågstrafiken har landstinget byggt egna specialanpassade depåer. Stockholms läns landsting anser att det behövs tydlighet kring vilka lagar och regleringar som är tillämpliga när det gäller exempelvis hyreslagen, kapacitetstilldelning eller kringtjänst i förslaget. För pendeltågstrafiken är de här anläggningarna en förutsättning och integrerad del av trafikapparaten.

Promemorians huvudsakliga innehåll

Ankom
Stockholms läns landsting
2014 -06- 04
Dnr. LS 1406-0720

Under hösten 2012 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (Single European Railway Area – SERA), som reviderar det första järnvägspaketet. Det s.k. SERA-direktivet utgör en omarbetning (recast) av det första paketet och ersätter bestämmelser i tidigare direktiv (91/440/EEG, 95/18/EG, 2001/14/EG). Utöver förenkling och ökad öppenhet är syftet med direktivet en ändamålsenlig finansiering och avgiftsuppbörd för järnvägsinfrastrukturer, effektiva icke-diskriminerande konkurrensvillkor på järnvägsmarknaden och nödvändiga organisatoriska reformer för att säkerställa en lämplig marknadstillsyn. Direktivet ska vara införlivat i nationell rätt senast den 16 juni 2015.

Promemorian innehåller förslag till nödvändiga lagändringar för att uppfylla direktivets krav. Huvudsakligen innebär förändringarna vare sig särskilt många eller principiellt (kontroversiella) nya regler. Skälet är att järnvägslagen redan är uppbyggd efter de grundprinciper direktivets förtydligade reglering bygger på. Den uppfyller därför i stort sett redan det mesta som direktivet kräver. Förslagen fokuserar istället på hur man kan lätta på företagens regelbördor eller åtminstone inte i onödan öka bördan för de som berörs. Så långt möjligt har ändringar av regelverket minimerats och undantag utnyttjats för att undvika onödig detaljreglering. Därmed kommer den administrativa bördan för företag att minska något jämfört med i dag. Direktivets förhållandevis mer detaljerade regelverk kommer dock att ställa

krav på och sannolikt öka myndighetsadministrationen för att tillämpa regelverket.