



AS Oslo Sporveier

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep

0030 OSLO

BS TEF
05.12.2005
705.5

Deres ref/dato
Tor Erlend
Framstad

Vår referanse
KP/tk

Saksbehandler
Tore Kåss
tore.kass@sporveien.no

Telefon/telefaks
(+47) 22 08 41 61
(+47) 22 08 40 03

Dato
9.9.2005

Forskrift til jernbanelovens bestemmelser om konkurranse om persontransport på jernbane. AS Oslo Sporveiers kommentarer.

Vi viser til høringsutkast med kommentarfrist 9.9.2005. Slik AS Oslo Sporveier i utgangspunktet oppfatter saken, berøres i høy grad vår virksomhet så vel som Oslo kommunes og fylkeskommunenes. Det synes som om vi kan ha oversett høringen om lovendringen. Vi er likevel overrasket over at vi er utelatt på listen over høringsinstanser. Samtidig ber vi om forståelse for at vi tar opp problemstillinger som det også kunne vært naturlig å reise i forbindelse med lovendringen.

Oslo kommune for øvrig kjent med at Sporveien vil avgi uttalelse.

Innledningsvis må vi få minne om at AS Oslo Sporveier lenge har gitt uttrykk for at det er behov for å ta organisasjonsmessige og/eller lovmessige grep for å legge til rette for den vedtatte konkurranseutsettingen av jernbanedriften. Dette gjelder både generelt ut fra rollen som administrasjonsselskap i Oslo og ut fra praktiske utfordringer som vi først har sett og varslet om og senere erfart ved konkurranseutsettingen på Gjøvikbanen.

Virkeområde

Sporveien konstaterer at lovkapitlet og forslag til forskrifter konsentreres om et forhold mellom Samferdselsdepartementet som kjøper og NSB AS som den som skal kunne pålegges å avgi ressurser mv. Dette gir grunnlag for i hvert fall tre refleksjoner:

1. Om regulering ved lov og forskrift er mer hensiktsmessig enn å benytte den myndigheten det statlige eierskapet gir til å omorganisere NSB AS på en måte som tilrettelegger for konkurranseutsetting, for eksempel ved å etablere et eget vogneierselskap og overføre også eksisterende materiell i NSBs eie dit.
2. Om jernbanelovens generelle virkeområde, som inkluderer sporvei, tunnelbane, forstadsbane og lignende sporbundet transportmiddel, ikke er inkludert, uten at vi kan se at dette i tilfelle er presisert i lovteksten.

AS Oslo Sporveier
Postboks 2857 Tøyen
N-0608 OSLO

Telefon: (+47) 22 08 40 00
Telefaks: (+47) 22 08 40 30
www.sporveien.no

Foretaksregisteret
NO 915 070 434 MVA
Bankgiro 7058 06 94347

Hovedkontor
Økernveien 9
Tøyen

3. Om det ikke kan være aktuelt med andre enn departementet som kjøper, i hvert fall for lokale/regionale jernbanetilbud.

Ut fra odelstingsproposisjonen fremgår det for så vidt at det er aktuelle behov knyttet til konkurranseutsetting av det som i dag er NSBs virksomhet på det nasjonale jernbanenettet, som er utgangspunktet for endringene. Som nevnt kan vi imidlertid ikke finne noen slik avgrensning i lovttekst eller utkast til forskrift.

For ordens skyld presiseres at Oslo kommune ikke ønsker generell konkurranseutsetting av T-bane- og sporvognsdriften. AS Oslo Sporveier er imidlertid bedt om å forberede konkurranseutsetting av T-banevedlikeholdet. Så lenge forskriften er formet slik at den leses som om den også inkluderer jernbanevirksomhet utenom det nasjonale jernbanenettet, ber vi om å bli trukket inn i arbeidet med en omarbeiding og tilpasning av forskriften, for deretter å få en rimelig høringsfrist.

Ut fra egen erfaring med organisering av virksomhetsområder og fastsettelse av rammer for forretningsmessige avtaler i sporveiskonsernet vurderer vi en forskriftsregulering av beregning av vederlag som en svært utfordrende vei å gå. Enten det gis gjennomslag for en for høy pris fra NSB AS eller departementet griper inn og fastsetter en pris som egentlig er for lav, blir resultatet uheldig. Etter Sporveiens vurdering bør det legges opp til at prisdannelse i større grad kan skje i et marked med tilstrekkelige konkurransemekanismer. Når konkurranseutsetting av persontrafikk på jernbane ønskes, bør organisasjonsmodellene bedre tilpasses en slik ramme.

Vi vil i denne sammenhengen vise til Oslo kommunes forslag til omorganisering av sporveiskonsernet, hvor det er lagt opp til et eget kommunalt eid vognselskap for T-bane og sporvogn. Operatørene leier vogner fra dette selskapet, uavhengig av om de er konkurranseutsatt. Vi ser få argumenter mot en tilsvarende statlig modell, i hvert fall når driften konkurranseutsettes.

Vogneierskapet har også vært tatt opp i tilknytning til trafikantbetalingen i Oslopakke 2. Sporveien har fra første stund påpekt behovet for en ordning som sikrer at vognmateriell finansiert gjennom Oslopakke 2 er til disposisjon under bestillers kontroll ved eventuell konkurranseutsetting. Det ble dessverre ikke tatt hensyn til dette ved avtaleutforming, og NSB og Sporveien er ikke blitt enige om hvordan saken skal håndteres. Sporveien har foreslått en pragmatisk løsning med overføring av midlene til Samferdselsdepartementet. Behovet for hjemmel for regulering av tilgang på vognmateriell er vi således godt kjent med.

Forskriften er gjennomgående basert på Samferdselsdepartementet som tjenestekjøper. Under henvisning til pågående organisasjonsvurderinger i Osloregionen og forslag tatt opp i Østlandssamarbeidet ville vi funnet det naturlig med en åpning for alternative kjøpere. Et eventuelt kombibanekonsept, som trafikkerer både det nasjonale jernbanenettet og trikkenettet, ville gjøre en bredere kjøperdefinisjon nødvendig.

Om også separate lokale banesystemet som T-bane og trikk mv (f eks automatbane) inkluderes i virkeområdet, blir behovet for hensyn til flere mulige kjøpere forsterket.

Informasjon, salg og billetter

Forskriftsutkastet legger vekt på behov for informasjon om og salg av gjennomgående jernbanereiser. Sporveien føler behov for å minne om at noe annet enn krav om informasjon om og salg av billetter for hele reisekjeden, uavhengig av trafikkslag, til dels vil være et alvorlig tilbakeslag.

På Østlandet er vi gjennom Trafikanten i ferd med å etablere et tilnærmet heldekkende trafikantinformasjonssystem for tog, T-bane, trikk, buss og båt. Kravet om informasjonstilknytning må gjelde slike heldekkende systemer.

I Oslo og Akershus, og i hvert fall i Rogaland, finnes gjennomgående kort og billetter som gjelder både jernbane og det lokale tilbudet, det vil si hos alle operatører og for alle eller flere kort- og billettslag. Vi oppfatter det slik at teknisk gjennomgående systemer for større geografiske områder er et mål. I Osloregionen og for Østlandet gjennomføres betydelige investeringer, støttet av Samferdselsdepartementet, for teknisk å forenkle de nødvendige oppgjørsordningene mellom partene i et slikt billett- og takstteknisk samarbeid.

Sporveien har allerede hatt praktisk erfaring med manglende analyse og hjemmel på dette området. For trafikken på Gjøvikbanen ble det nødvendig med en svært kort og forenklet prosess for å gi forhåndstilsagn om en avtale som opprettholder dagens ordninger i Oslo (og Akershus) om reiserett og overgangsrett på fremmed billett. Som kjent er det Sporveiens takster og billetter som gjelder for innenbys togreiser. Dette gir sammenhengende billettering for en rekke billett- og kortslag over hele reisestrekningen og for alle trafikkslag. Samtykket gjaldt også regulering av disponeringen av trafikantbetalingen i Oslopakke 2 (75-øringen). Trafikkomfanget på Gjøvikbanen er så vidt begrenset at vi vurderte det som kurant å foreta en svært rask saksbehandling, uten at det forelå grunnleggende prinsipper og avtaler – og langt fra lovregulering.

Forskriften bør avgjort bearbeides med sikte på mulig krav om gjennomgående informasjon og billettering uavhengig av trafikkslag, der det ellers ligger til rette for det. Samtidig kan det ikke være én operatør (NSB AS) som eier salgskanalerne. Dette bør organiseres i regi av kjøper, eventuelt i samarbeid mellom kjøpere. Trafikanten er ett eksempel på en slik modell.

Utlevering av data

Hjemmel for krav om utlevering av data/informasjon om produksjon og trafikk har i praksis vist seg nødvendig, og Sporveien støtter så langt prinsippene i opplegget. Oppstillingen er imidlertid blitt svært omfattende, og gjelder så vel data av interesse for offentlig samfunnsplanlegging som data av mer forretningsmessig karakter. Vi anbefaler et skille mellom den informasjonen som er ment å skulle være åpent tilgjengelig for planleggingsformål også hos andre aktører, som transportplanleggere, samferdselsmyndigheter og administrasjonsselskaper, og data som bare er ment for tjenestekjøper. Behovet for planleggingsdata gjelder særlig trafikkvolum og reisemønster.

I et virkende konkurransemarked bør behovet for forretningsmessige data ikke være omfattende. Tilgangen på slike data må derfor kunne begrenses.

Kort oppsummering

- Det må tydeliggjøres at forskriften er begrenset til det nasjonale jernbanenettet. Alternativt må forskriften omarbeides betydelig, og Sporveien ber som dominerende lokalbaneaktør med T-bane og trikk om i tilfelle å bli trukket inn i et slikt arbeid.
- Krav om ressurstilgang fra NSB AS bør i større grad sikres ved organisasjonsmessige grep. Et eget statlig vogneierselskap anbefales som alternativ.
- Krav om gjennomgående informasjon og billettering må gjelde uavhengig av trafikkslag, også utenom jernbanedelen av reisen, der det ellers ligger til rette for det. Salgskanalerne bør ikke eies av en trafikkoperatør (NSB AS).
- Krav om dataåpenhet må formes slik at en sikrer datatilgang på relevante områder for planmyndigheter og fylkeskommunale administrasjonsselskaper.

Med vennlig hilsen


Trond Bjørgan
Konsernsjef


Tore Kåss
Plandirektør

Kopi: Oslo kommune, Byrådsavdeling for miljø og samferdsel