

Regionala utvecklingsdelegationen §§ 149-157

Tid: 2012-09-17 kl.13.00–14.10

Plats: Landstingets kansli, sal A

Närvarande: Beslutande: Rune Backlund (C),
Malin Wengholm (M),
Jarl Karlsson (S),
Carina Ödebrink (S)
Övriga: Ola Lundmark, regional
utvecklingsdirektör,
Stefan Schoultz, ekonomidirektör,
Carl-Johan Sjöberg, trafikdirektör, t.o.m. § 152
Jörgen Lindvall, kulturchef
Lena Bohman Hjelmstedt, sekreterare

Ej närvarande: Anders Pansell (KD)

§ 149 *Val av justerare*

Till att jämte ordföranden justera dags protokoll väljs Carina Ödebrink.

§ 150 *Fastställande av dagordningen*

Dagordningen fastställs med tillägg av en kursinbjudan.

§ 151 *Anmälningsärende*

Anmäls och läggs till handlingarna.

§ 152 *Yttrande över Remiss av Införande av ramavtal för*

Dnr *nyttande av infrastruktur på järnväg (TRV 2012/48987)*
2012/ Trafikdirektören redogör för förslaget till remissvar.
1249 Regionförbundet Jönköpings län och Jönköpings Länstrafik,
Landstinget i Jönköpings län har fått rubricerad rapport för
yttrande.

Beslut

Regionala utvecklingsdelegationen föreslår
landstingsstyrelsen besluta

att lämna yttrande enligt bilaga.

Utdrag: Landstingsstyrelsen

Sign

Regionala utvecklingsdelegationen §§ 149-157

Tid: 2012-09-17 kl.13.00–14.10

§ 153 *Bidragsansökan – Dansinfrastruktur Jönköpings län*
Dnr LJ Landstingets danskonsulent söker projektbidrag till fortsatt
2012/ uppbyggnad och utveckling av daglig träning –
1217 verksamheten hösten 2012. Sökt bidrag uppgår till 205 000
kronor.

Beslut

Regionala utvecklingsdelegationen beslutar

att anslå 205 000 kronor till dansinfrastruktur 2012.

Utdrag: Dans i Jönköpings län

§ 154 *Nya bidragsformer för kulturaktiviteter*
Dnr LJ Utskickat förslag diskuteras. Från ledamöternas sida framförs
2012/ synpunkter om förtydliganden och preciseringar i riktlinjerna.
1213

Beslut

Regionala utvecklingsdelegationen beslutar

att återremittera ärendet till Regional utvecklings kansli för
fortsatt beredning samt

att ta upp ärendet igen på delegationens sammanträde den
15 oktober.

§ 155 *Arbets- och kulturstipendier*
Dnr LJ Förslag till stipendier diskuteras.
2012/

194

Beslut

Regionala utvecklingsdelegationen beslutar

att tilldela Tage Andersen, konstnär, Landstingets
kulturstipendium 2012 á 50 000 kronor.

Med motiveringen: För ett internationellt erkännande som
leder – hela vägen till Småland. Ett sant konstnärskap i
ordets alla bemärkelser.

Sign

Regionala utvecklingsdelegationen §§ 149-157

Tid: 2012-09-17 kl.13.00–14.10

att tilldela Britta Johanson, textilkonstnär, Landstingets arbetsstipendium 2012 á 50 000 kronor.

Med motiveringen: Med handens subtila närvaro i konstnärprocessen. En kulturarvsgärning i den crossmediala sfären.

*Utdrag: Tage Andersen,
Britta Johanson*

§ 156 Kursinbjudningar

- Länsteaternas höstmöte i Sunne 13-15 nov, tema forskning och utbildning
Beslut: att lägga inbjudan till handlingarna.
- Persontrafik 2012 i Göteborg 27-29 nov
Beslut: att skicka ut inbjudan till samtliga i delegationen och ev. skicka en representant.

§ 157 Rapporter

Ordföranden rapporterar om några väl genomförda evenemang den senaste tiden:

- Seminariet Gröna Näringar genomfördes på Stora Segerstad 31 aug och var välbesökt
- Kulturtinget genomfördes på Spira 6-7 september och blev även uppmärksammat nationellt
- Tenhult firade 100 år 8 sep och jubileet drog mycket folk.

Dessutom informeras om att Kultur och utveckling inom Regional utveckling har bytt lokaler och numera sitter på Ryhovsområdet. Länsbibliotek och Film i Jönköping har också flyttat dit och Enheten för Landstingskonst och Hemslojdens hus finns där sedan tidigare.

Beslut

Regionala utvecklingsdelegationen beslutar

att lägga informationen till handlingarna.

Sign

Regionala utvecklingsdelegationen §§ 149-157

Tid: 2012-09-17 kl.13.00–14.10

Vid protokollet

Lena Bohman Hjelmstedt

Justeras

Rune Backlund

Carina Ödebrink

Protokollet är justerat 2012 - 09 - och justeringen är tillkännagiven på Landstingets anslagstavla samma dag.

Sign

Till
Trafikverket
781 89 Borlänge

Yttrande över Remiss av Införande av ramavtal för nyttjande av infrastrukturkapacitet på järnväg (TRV 2012/48987)

Regionförbundet Jönköpings län och Jönköpings Länstrafik, Landstinget i Jönköpings län (JLT) har fått rubricerad rapport för yttrande. Trafikverket önskar synpunkter senast den **17 september 2012**. Regionförbundet Jönköpings län och JLT lämnar härmed följande synpunkter.

Bakgrund

Det finns enligt järnvägslagen möjlighet att teckna ramavtal för infrastrukturkapacitet på järnvägsnätet för en längre period än den ettåriga tågplaneperioden. Hittills har Trafikverket (och tidigare Banverket) inte tillämpat ramavtal. Trafikverket remissbehandlade ett förslag till upplägg under 2011. Därefter har Trafikverket analyserat de inkomna synpunkterna och vidareutvecklat förslaget för att i möjligaste mån möta de olika segmentens behov. Trafikverket bedömer att ramavtal kan ge långsiktiga och stabila planeringsförutsättningar till nytta för aktörer på marknaden och verket anser därför att det bör bli möjligt att teckna ramavtal i framtiden.

Yttrande

Regionförbundet och JLT har en positiv grundsyn på ramavtal för infrastrukturkapacitet på järnväg. Ramavtal skulle kunna ge stabilare utvecklingsförutsättningar för både Trafikverket och trafikföretagen och därmed öka parternas vilja att göra långsiktiga investeringar. På några punkter anser dock Regionförbundet och JLT att förslaget bör förändras.

Avtalsperiod

Förslaget att ha 5 års avtalslängd som huvudprincip är rimligt, men det är angeläget att kunna teckna längre avtal i de fall regionen eller trafikföretaget genom medfinansiering gjort stora investeringar i infrastrukturen. Denna möjlighet synes slopad jämfört med det förra remissförslaget. Likaså har slopats möjligheten att reducera den fasta avgiften för ramavtalet när regionen eller trafikföretaget gjort infrastrukturinvesteringar, vilket är olyckligt. Därmed torde det bli svårare att få kommuner och regioner intresserade av medfinansieringslösningar för infrastruktur.

Utredningen framhåller ett antal punkter, där ramavtalen är positiva för trafikföretag/trafikköpare. Däremot nämns inte de fördelar som ramavtal rimligen skulle innebära för Trafikverket, t ex vid kapacitetstilldelning. Ramavtalen beskrivs som en service från Trafikverket, och uppges leda till en större affärsrisk för Trafikverket. Vi menar att ramavtalen medverkar till samhällsekonomisk effektivitet och snarare borde ses som ett sätt för samtliga parter att få gemensamma och långsiktiga planeringsförutsättningar. Därmed kan man ifrågasätta varför det över huvudtaget ska finnas en extra avgift kopplad till trafikköparens åtagande i form av en långsiktig beställning. Modellen hade varit renare om trafikköparen tecknade ett avtal med Trafikverket och då också förband sig att betala samtliga infraavgifter som om alla avtalade tåg verkligen körs – med viss mängdrabatt i stället för ett extra påslag. Jämför med en tidningsprenumeration, där en lång bindningstid normalt ger ett lägre pris än om man köper lösnummer.

Det är bra att förslaget om auktionsförfarande vid kapacitetsbrist slopats. Det är också en fördel att ansökningar om ramavtal ska kunna göras årligen.

Ramavtalens andel av tillgänglig kapacitet och möjlighet till styv tidtabell

Vår främsta invändning mot förslaget är att ramavtal inte föreslås kunna tecknas på mer än 50 % av den tillgängliga kapaciteten. Den nivån borde kunna höjas och anpassas till situationen på varje bandel. Runt storstäderna står ofta de regionala trafikföretagen för den helt dominerande delen av trafiken. På t ex Vetlandabanan svarar JLT för ca 90 % av tågtrafiken. Om ramavtal i det läget inte får tecknas för mer än 50 % av kapaciteten, där kanske JLT får en ännu lägre del, innebär det i praktiken att det blir ointressant med ramavtal. Utan ramavtal kommer JLT med största sannolikhet att kunna utnyttja betydligt mer än 50 % varje år. Och dessutom får Trafikverket rätt att göra orimligt stora förskjutningar i den önskade tidtabellen, vilket ytterligare minskar vitsen med ramavtal.

Ansökan om ramavtal bör kunna ske för styv tidtabell, vilket är eftersträvänsvärt särskilt i den regionala trafiken. Det är välbelagt att styva tidtabeller innebär stora nyttor med resandeökningar på 10-15 % – förutsatt givna restider, antal turer mm.

Det vore rimligt att trafikföretag som har ramavtal får fördel av detta om en bandel förklaras överbelastad. En annan brist i förslaget är att bankqualitén inte vägs in. Betalar ett trafikföretag extra för att få sig tilldelat en viss bankapacitet måste man även kunna lita på att banstandarden är god och infrastrukturfelelen få. Om infrastrukturfelelen överstiger en fastställd gräns vore det rimligt att Trafikverket får betala ett vite för detta. Vitet bör stå i proportion till den skada som orsakas. Därmed kan vitet förväntas leda till förebyggande åtgärder som minskar risken för upprepning av problemen.

Bengt Dahlqvist
Regionstyrelsens ordf

Rolf Persson
Regiondirektör

Agneta Jansmyr
Landstingsdirektör

Håkan Jansson
Landstingsstyrelsens
ordförande