

## Staten måste ta alla kostnader för järnvägens nya signalsystem

Vi – branschföreträdare för järnvägens intresseorganisationer och godsoperatörers vd:ar – kräver att staten tar sitt ansvar för utrullningen av det nya signalsystemet ERTMS.

Transportsektorns klimatpåverkan minskas genom satsningar på järnvägen men det förutsätter ett väl fungerande signalsystem. Det planerade införandet av nytt signalsystem innebär stora risker. Sedan infrastrukturpropositionen klubbades 2016 har ett flertal förutsättningar ändrats.

I augusti 2018 beskrev Riksrevisionen utvecklingen av ett system för över 30 mdr som försenats, fördröjats och försvårats av ständigt nya tekniska specifikationer, felaktiga underlag och bristande planering. Trafikverket har mellan 2013 och 2017 skrivit ned samhällsnyttor på minst 17 miljarder kronor som skulle uppstått huvudsakligen till följd av ökad kapacitet på spåren.

För godstrafiken – med gränsöverskridande tågtransporter – är nyttan obefintlig tills dess systemet införts synkroniserat över Europa i en fastställd och harmoniserad version. Dit är det minst 20 år. För den regionala persontrafiken har systemet redan kostat stora belopp skattepengar och kommer fortsätta göra det utan att det skapar några nyttor. Vi är oroliga för hur ERTMS ska kunna införas i så ett komplext system som Stockholmsregionen med mycket höga krav på punktlighet och kapacitet som den växande befolkningen kräver liksom godstransporter som uppfyller klimatmålen.

För fordonsägarna stiger kostnaden för att installera ett enda signalsystem i ett lok från cirka en halv miljon kronor till över tre miljoner kronor med ERTMS. Då har inte hänsyn tagits till livscykelkostnaden för ERTMS och alla kommande uppgraderingar under lokets livstid som får antas vara mångdubbelt detta belopp. Livscykelkostnaden för ett nytt signalsystem och införanderiskerna bör ses som en del av statens ansvar för infrastrukturen och finansieras solidariskt via skattsedeln, istället för att drabba de passagerare och godsköpare som aktivt valt ett hållbart transportmedel.

Trafikverket, Fossilfritt Sverige och nu senast Riksrevisionen har tydligt pekat på att det kommer att krävas statliga bidrag till fordonsinstallationer.

I Tyskland har beslutet om ERTMS vartefter skjutits upp under många år. Föreliggande – dock inte beslutade – förslag till utrullning i Tyskland skulle normalt kräva 40–50 år att genomföra, men optimering i alla projektfaser och engagemang från alla parter skulle kunna halvera utrullningstiden till cirka 25 år. Med nuvarande utrullningstakt skulle den politiska visionen om ett gemensamt signalsystem i EU vara fullbordad om 220 år. Varför ska Sverige ligga före Tyskland med ERTMS när vi har ett fungerande signalsystem i ATC?

Nya förutsättningar sedan 2016 är bland annat att de samhällsekonomiska nyttorna uteblivit. 2017 bekräftade dessutom Trafikverket att fordonsägarna sparar miljardbelopp om införandet skjuts upp med 15 år. Riskerna för tågtrafiken med att införa ett system som är i ständig utveckling i en mycket komplex infrastruktur och kostnaden för installation av ombordutrustning kan inte hanteras av branschen. Nu har dessutom i slutet av mars 2019 förseningar från Trafikverkets huvudleverantör av ombordsystem bekräftats. Det går helt enkelt inte att planera en verksamhet med ständigt förändrade planer och leverantörsstyrd IT-utveckling. EUs budget – både nuvarande och kommande – för infrastruktur täcker endast en skärva av finansieringsbehovet. Vid ett seminarium i mars 2019 i närvaro av EU-kommissionens chef för landtransporter konstaterades att 15–25 miljarder euro fortfarande saknas till ERTMS för stomnätskorridorerna och att endast knappt 10 procent har finansierats hittills.

Vi kräver nu att den nya regeringen, inklusive C och L, beslutar att staten tar ansvar för finansiering av ombordutrustning, livscykelkostnad och alla införanderisker. I detta krav ligger naturligtvis också att se över utrustningsplanen och optimera den med grannländerna. Risker och kostnader kopplade till ombordutrustningen bör ses som en del av statens ansvar för infrastrukturen och finansieras solidariskt via skattsedeln, i stället för att drabba alla de passagerare och godsköpare som aktivt valt ett hållbart transportmedel.

Stockholm den 4 april 2019

Claes Scheibe, vd Hector Rail

Lars Yngström, vd Tågab

Daniel Öholm, vd Railcare

Peter Furenberg, vd CFL Cargo

Göran Arkler, branschchef Transportindustriförbundet

Tomas Arvidsson, ordförande Transportindustriförbundets Järnvägskommitté

Helena Leufstadius, vd Svensk Kollektivtrafik

Björn Westerberg, vd Tågoperatörerna