



2016-06-01

Trafikverket

Kopia: Trafikutskottet,
Näringsdepartementet samt BTO.

Angående ERTMS årsrapport 2016

Svensk Kollektivtrafik har via er webbsida tagit del av den av er publicerade årsrapport om ERTMS och vill med följande skrivelse lämna en del kommentarer i frågan.

Vi representerar de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, länstrafikbolagen och de regionala samhällsägda tågbolagen som står för ca 70 % av persontågkilometrarna i Sverige. Sveriges regering och riksdag har ställt sig bakom EU:s program och beslutat att införa det nya styrsystemet ERTMS. Svensk Kollektivtrafik ställer sig i princip bakom detta beslut men vänder sig mot bristerna i processen och finansieringen av införandet.

Nyttor och ekonomi

Staten måste medverka till att införandet blir rimligt finansiellt för aktörerna. Vi förutser kraftiga kostnadsökningar för branschen. Det finns idag inte heller någon koppling mellan nytta och kostnad utan ERTMS riskerar att enbart ses som en kostnad och störningsrisk. Införandet av ERTMS i en befintlig fordonsflotta är komplicerat och dyrt eftersom det innefattar långt mer än bara mjuk- och hårdvara på tågen. Det är inte heller acceptabelt att de tidiga aktörerna ska stå för t.ex. ombyggnationer och typgodkännanden för hela fordonstyper när det handlar om att Sverige ska utveckla och införa ett nytt styrsystem. Vidare vill vi peka på behovet av att begränsa de ständigt återkommande uppgraderingarna av systemet som idag finns, detta eftersom uppgraderingar hittills alltid medfört stora kostnader och störningsrisker för fordonsägare och resenärer. Staten och Trafikverket måste ta ett finansiellt ansvar för finansiering av fordonsanpassningen på de pilotbanor som behövs för att testa systemet så att det går att använda i hela landet.

Kvalitetssäkring

Det är också viktigt att parterna enas om hur kvaliteten i detta utvecklingsarbete skall säkras och mätas. De tekniska bristerna under de första åren med ERTMS har varit betydande och har drabbat våra medlemmar hårt. Vi vet att kvaliteten har förbättrats men kraven på säkrad funktionalitet måste bli starkare och är en grundläggande förutsättning för det fortsatta införandet. Vidare borde det vara en självklarhet att staten tar ett kostnadsmässigt ansvar för de utvecklingskostnader som uppkommer för aktörerna på det som idag betraktas som pilotbanor för att Trafikverket ska kunna säkra kvaliteten i införandet på resterande banor. Idag mäts också kvaliteten på olika sätt av parterna och det är inte hållbart. Vi känner inte igen beskrivningen om en pågående dialog med branschen och utvecklingen i er rapport. Därför understryker vi vikten av att Trafikverket har en öppen, konstruktiv och aktiv dialog



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

med branschen. Det är angeläget att det finns en gemensamt accepterad bild av hur kvaliteten ska mätas.

Införandetiden kritisk

Om Sverige och EU ska införa detta nya styrsystem i hela landet måste införandetiden komprimeras. Ett stort problem i detta arbete är att införandetiden är för utdragen. Som exempel kan nämnas att Norrtåg införde ERTMS 2010 och på den anslutande Nya Ostkustbanan beräknas det vara klart runt 20-25 år senare. En tidsutdräkt som kostar stora pengar för Norrtåg. Innan Sverige är klara med utbyggnaden i hela landet har de fyra norra regionerna och landstingen haft utvecklingskostnader för Sveriges "pilotprojekt" på flera hundra miljoner. Det är inte rimligt. Detta måste vara ett ansvar för den statliga nivån. Därför anser vi att Sverige i likhet med Danmark tar ett större statligt ansvar för kostnaderna för utvecklingen av ERTMS.

Branschperspektiv

Vi understryker också vikten av att Trafikverket har ett branschperspektiv i detta utvecklingsarbete, något som vi saknar i er rapport. Rapporten kan tyvärr ses som en partsinlägga och behandlar inte alls att det fortsätter att uppkomma problem med inställd trafik och förseningar i samband med programvaruuppdateringar. Inte heller hanterar rapporten frågan om att den odetaljerade tidplanen, den uppdelning av etapper av varje bana som skapar ett lappverk av ERTMS/ATC övergångar och de ständiga förskjutningarna av tidplan för införandet. Detta åsamkar branschen stora kostnader och risker som är svåra att hantera i de långa upphandlingsförfarandena som våra medlemmar har vid fordonsanskaffning. I slutändan innebär detta onödiga fördyringar för kollektivtrafiken och försämringar av servicen till medborgare i alla delar av landet.

Vi ser fram emot en fördjupad dialog för att tillsammans utveckla den för Sverige så viktiga tågtrafiken.

För Svensk Kollektivtrafik

Tommy Levinsson

Ordförande
Järnvägspolitisk
strategigrupp,
Regionråd Västmanland

Gösta Bergenheim

Ledamot
Järnvägspolitisk
strategigrupp,
Ordförande
Hallandstrafiken AB

Elvy Söderström

Ledamot
Järnvägspolitisk
strategigrupp,
Ordförande
Landstingsfullmäktige
Västernorrland