

2015-09-14

Er ref: trafikverket@trafikverket.se, ertms@trafikverket.se

Diariernr: TRV 2015/63202 Remissvar ERTMS 2015-2025

Trafikverket

Att: Ralf Grahn

171 54 Solna

Karolina Boholm

karolina.boholm@skogsindustrierna.org

08-762 72 30

070-202 98 69

Yttrande över Trafikverkets förslag till plan för införandet av ERTMS i Sverige 2015-2025

Skogsindustrierna vill med detta remissvar lämna några kommentarer på den remiss som Trafikverket skickat ut.

SAMMANFATTNING

- ERTMS är positivt på lång sikt men riskerar vara negativt på kort sikt
- Sverige bör invänta utvecklingen i Tyskland och Danmark
- Tidigare erfarenheter av ERTMS avskräcker
- Riskhantering vid införandet bör utvecklas
- Det är viktigt med funktionalitet i systemet – det behövs kompatibilitet
- Implementeringen av ERTMS är konkurrenshämmande
- Gods riskerar att drivas bort från järnvägen på grund av tekniska hinder
- Trafikverket bör ta ett helhetsansvar, inkluderande operatörer och kunder

SKOGSINDUSTRIERNAS YTTRANDE

Teknikutveckling är något positivt och med det nya signalsystemet ERTMS finns långsiktigt positiva effekter för järnvägen. På kort eller medellång sikt verkar dock nackdelarna överväga. Tidigare erfarenheter (se nedan) avskräcker och systemet omfattar stora investeringskostnader, störningar i trafiken, och begränsar konkurrensen på järnvägsmarknaden. En effektiv och väl fungerande järnväg är mycket viktig för Sveriges industri. Behovet av sammanhängande godsstråk som sträcker sig utanför landets gränser är stort, men järnvägen behöver också tillförlitlighet och redundans. ERTMS bör införas på ett sådant sätt att det stärker järnvägens konkurrenskraft istället för att bra vara kostnadsdrivande.

Sveriges järnvägssystem har stora brister vad gäller underhåll och infrastruktur. Att investera, trots en stor underhållsskuld, i ett helt nytt signalsystem som tidigare uppvisat en rad problem vid installationer är tveksamt. Vissa tågoperatörer går dessutom så långt att de menar att det inte finns några nyttor överhuvudtaget. Skogsindustrierna har i ett tidigare remissyttrande ifrågasatt just samhällsnyttan med investeringen, då det tidigare saknas publika underlag kring detta. Frågan vi bör ställa oss är om ERTMS verkligen är den viktigaste åtgärden för järnvägen i Sverige i det korta perspektivet? Förtroende är något som järnvägen saknar och det kan bara lösas med tillförlitlighet, framförhållning och långsiktighet. Hitintills har det varit en bristvara inom järnvägen och sannolikt bidrar inte ERTMS till att öka det.

Tidigare erfarenheter avskräcker

Västerdalsbanan var först i världen med ERTMS Regional. Att Trafikverket beslutade att ha Västerdalsbanan som provsträcka för ERTMS innebar att järnvägstrafiken under en period var tvungen att upphöra på grund av problem med kompatibilitet mellan signalsystem och lok. Detta trots att tågoperatören hade installerat ERTMS enligt Trafikverkets kravspecifikation. Godset fick istället köras med lastbil med stora omkostnader och högre utsläpp som följd. Det är inte acceptabelt med försök som drabbar en enskild aktör på det sättet.

Även Botniabanan är ett avskräckande exempel. Banan är utrustad med ERTMS och det har snarare stängt ute godstrafiken från banan än inbjudit till användning. Idag är godstrafiken i princip obefintlig på banan och det gods från norr som ska passera söderut tar istället andra vägar.

I augusti 2015 införde Schweiz en bansträcka med ERTMS. De lok som drog gods från Sverige fastnade direkt även om de var ombyggda för att klara av detta. Det fick dock stora konsekvenser för varuägaren och innebar bland annat förseningar till kunder i Italien. Numera får godset ta omvägar med ökade kostnader som följd.

Invänta utvecklingen i Tyskland och Danmark

Frågan om kompatibla system är oerhört viktigt. Bakgrunden till ERTMS är en önskan om att harmonisera med övriga EU länder. Skogsindustrierna delar den målbilden. Det är dock viktigt att inse att Sverige är ett land i utkanten av Europa. Alla de järnvägstransporter som börjar eller slutar i Sverige på väg till eller från det europeiska fastlandet måste gå via Danmark och Tyskland. I handlingsplanen nämns att Danmark ska införa ERTMS 2019, men inget nämns om Tyskland. Givetvis är det bra om det finns en gemensam europeisk plan, men det finns ingen fördel för Sverige att vara tidigt ute och ta de större riskerna som det innebär. Kravspecifikationen för den ERTMS (BL 3.5.0) som Trafikverket vill implementera är inte ens beslutad i EU av ERA, den europeiska järnvägsbyrån.

Sverige bör även ta hänsyn till hur och när ERTMS införs i övriga EU så att det inte uppstår en konkurrensnackdel för svenskt näringsliv. Införandet av ERTMS bör avvakta utvecklingen i EU för att undvika nya inträdeshinder på järnvägsmarknaden. Sverige bör inte upprepa misstaget att gå före.

Riskhantering verkar saknas

Svensk industri har tillverkning igång året om och i flera fall dygnet runt, vilket ställer krav på att järnvägstransporter är tillförlitliga. Vid störningar uppstår stora kostnader. Eftersom tidigare erfarenheter visar att implementering av ERTMS varit bristfällig och lett till stora problem betyder det att det finns stora risker i samband med införandet. Riskhantering är något företag arbetar med kontinuerligt, då det måste finnas en back-up plan om något skulle gå snett för att säkerställa produktion och transporter. Det är därför önskvärt att Trafikverket börjar arbeta med riskhantering så som näringslivet gör. Riskhantering måste ske så att det finns både back-up plan B och C. Det är verkliga transporter vi talar om, inte några teoretiska exempel, och transportererna måste fungera. Ett snabbt genomförande av ERTMS är mer positivt än ett utdraget genomförande, då det

minskar risken, men det förutsätter att Sverige har inväntat utvecklingen i Danmark och Tyskland.

Kompatibilitet och minimerad risk

Idag har signalanläggningen brister i både funktion och tillgänglighet och en modernisering behövs, men måste inte ske med ERTMS utan det kan även göras med ATC. Installation av ERTMS bör kunna göras parallellt med att den gamla är i drift. Det skulle kunna göra att övergång från nytt system kan göras snabbt och risk för trafikstörning minimeras.

Järnvägens sidosystem skapar inlåsnings effekter vid systembyte

Innan ERTMS är fullt implementerat uppstår en rad inlåsnings effekter som är konkurrenshämmande eller kostnadsdrivande. Det kan gälla järnvägens sidosystem som bangårdar. Om en bangård är ansluten med en bana utrustad med ERTMS måste även bangården opereras med ERTMS, trots att det kan finnas anslutningsspår som inte har ERTMS kopplade till bangården. Det betyder i sin tur att industrier som har så kallade växlingslok måste installera ERTMS på loken även om ERTMS inte finns på den bana som används eftersom bangården kräver det. Idag är dessa lok undantagna från ATC. Att rusta upp ett växlingslok är kostsamt. Det är därmed inte säkert att investeringen kan genomföras, vilket långsiktigt kan minska utbudet av operatörer att välja mellan och vara kostnadsdrivande.

ERTMS är konkurrenshämmande

Frågan om fortsatt införande av ERTMS inrymmer en rad ekonomiska och tekniska frågor liksom frågor som rör konkurrensvillkoren mellan olika tågoperatörer och därmed strukturell påverkan på järnvägssektorn.

Skogsindustrierna understryker vikten av ett fortsatt införande av ERTMS görs på ett sådant sätt att det inte begränsar konkurrensen mellan olika tågoperatörer.

ERTMS driver gods bort från banor

Nyttorna med ERTMS för både tågoperatörer eller kunder verkar vara få, varför en dyr investering som inte är nödvändig för trafikering på alla banor i Sverige leder till att investeringar i ERTMS sannolik kommer att utebli. Det i sin tur påverkar marknaden eftersom det leder till färre tågoperatörer att välja mellan. Det betyder också att godstrafiken kommer att välja andra banor än de utrustade med ERTMS, där Botniabanan får ses som ett konkret exempel.

I Trafikverkets förslag till införandeplan står det att Haparandabanan, Ådalsbanan och Botniabanan ska uppgraderas till den nya ERTMS-standarden till 2020.

Eftersom kostnaderna för uppgradering av lok är stora, tillsammans med avskräckande och kostsamma erfarenheter, kan ett nytt signalsystem på dessa banor i värsta fall innebära att gods flyttas över till väg. Att Trafikverket skriver att dessa banor skulle ge dem erfarenhetsdrift är egentligen djupt problematiskt då svensk export och import via järnväg inte ska ses som en experimentverkstad.

Korridorernas största problem är tåglägen

Vi behöver en bra teknisk standard i de europeiska järnvägskorridorerna. Att underlätta gränsöverskridande trafik är viktigt för Sveriges näringsliv. Just nu verkar dock det största problemet vara att det inte kommer att finnas tåglägen för det behov som finns inom korridorerna. Varuägare har länge även påtalat behovet om längre tåg på sträckan Hallsberg-Malmö för att harmonisera med de kontinentala tåglängderna. Möjligheten till längre tåg skulle innebära att tågen kan hålla en ekonomiskt acceptabel tågfyllnadsgrad redan från Hallsberg och fram till norra Tyskland, istället för att som idag stanna för att förlängas i Malmö. Möjlighet till längre tåg skulle även öka tågens effektivitet inrikes. ERTMS kan bidra till korridorernas funktion på sikt, men på medellång sikt verkar det inte vara den faktor som påtagligt ökar korridorernas funktionalitet.

Ekonomi och konkurrenskraft

Sverige är en handelsberoende nation. Transportkostnadsökningar påverkar därför svenska företags förmåga att konkurrera på en världsmarknad. Järnvägen har redan idag svårt att vara konkurrenskraftig, ibland beroende på infrastrukturella faktorer och ibland affärsmässiga faktorer. ERTMS skulle inte bidra positivt för att ändra detta, på grund av krav på dyrare ombordutrustning i loket.

I Trafikverkets rapport *ERTMS – Alternativ för finansiering av ombordutrustning* finns flera rekommendationer, varav den första är formulerad så här: ”Ett stöd till tågbranschen kan ses som motiverat och bör troligen vara utformat så att större delen av typgodkännande och en viss del av serieinstallationer täcks.”

Trafikverket drar alltså själva slutsatsen att typgodkännande riskerar bli särskilt kostsamt för mindre operatörer som inte alltid har råd att investera. Att Trafikverket dragit denna slutsats beror antagligen också på att ERTMS innebär att en del av infrastrukturen flyttar in i loket, det vill säga sådant som Trafikverket tidigare ansvarade för på banan. Det betyder att kostnaden för signalsystemet delvis flyttas från Trafikverket till tågoperatörerna och i slutändan kunderna. Att staten tar ett ansvar för installation är därmed inte orimligt.

Trafikverket måste ta ett aktivt helhetsansvar

För att implementeringen av ERTMS ska bli en framgång krävs att Trafikverket tar ett större ansvar för både utrustningen ombord och integrationen mellan systemen. Trafikverket måste vara och se sig själva som huvudansvarig med ett helhetsansvar, eftersom operatörerna inte har någon möjlighet att välja utrustning, leverantör eller har möjlighet att påverka priset.

SKOGSINDUSTRINS TRANSPORTER

Sverige är världens näst största exportör av papper, pappersmassa och trävaror. Skogsindustrin exporterar 85 % av produktionen av massa och papper samt 70 % av sågade trävaror, totalt knappt 20 miljoner ton per år. För att kunna leverera till kunder över hela världen krävs ett välfungerande logistiksystem där samtliga transportslag är viktiga, men där tillförlitlighet är grunden. För att begränsa avståndsnackdelarna vid export har skogsindustrin byggt upp effektiva logistik- och transportsystem ofta innefattande en kombination av sjötransporter, järnvägstransporter och

vägtransporter. Sveriges geografiska läge gör att svenska skogsindustriföretag har jämförelsevis långa transportavstånd till sina huvudmarknader.

Skogsindustrin är den bransch som köper mest järnvägstransporter i Sverige. Tågen används främst för transporter av trä- och papper till kontinenten, men också för virkesråvara och andra inkommande transporter. Järnväg är det transportmedel som ger lägst utsläpp av koldioxid och branschens ambition är att öka andelen gods på järnväg. Utvecklingen bromsas emellertid av brister och flaskhalsar såväl i Sverige som på kontinenten.

Stockholm
För Skogsindustrierna

2015-09-14

Karolina Boholm
Transportdirektör