

## Remissvar

### avseende Trafikverkets Inriktningsunderlag för perioden 2022-2033 samt 2022-2037 Dnr I2020/02739

Som komplement till Tågföretagens remissvar vill Hector Rail fördjupa och förtydliga synpunkter kring införandet av ERTMS.

#### Sammanfattning

Hector Rail förordar ett nytt perspektiv på införandet av ERTMS, ett omtag och fokus på ett införande utgående från norra Sverige och rulla ut söderut samt internationell synkronisering. Inriktningsunderlaget måste också innehålla reella konkurrensneutrala lösningar för finansiering av ombordutrustning för alla järnvägsföretag. Nedan anges motiveringarna till detta.

## Dagens system jämfört ERTMS

Det är inte visat att ERTMS kommer att erbjuda järnvägsbranschen tydliga fördelar jämfört att vidmakthålla dagens säkerhetssystem. Det är däremot visat (Trafikverkets kommersiella riskanalys i samverkan med branschen) att införandet av ERTMS kommer att innebära avsevärda risker, både tekniska risker och avsevärt högre kostnader för införandet än tidigare visat, men framför allt en utslagning av mindre järnvägsföretag och en högre instegströskel för nyetablering av nya järnvägsföretag.

Det är inte heller visat att dagens säkerhetssystem akut måste ersättas inom en snar framtid – tvärt emot vad som har hävdats från Trafikverket och leverantörer av ERTMS-system. Det har hävdats att det inte går att genomföra ombyggnationer av t.ex. ställverk med befintligt säkerhetssystem men Hector Rail är av uppfattningen, vilket stöds av expertis, att så inte längre är fallet.

- Mot denna bakgrund finns det uppenbara skäl att inte forcera ett införande av ERTMS utan istället välja en införandeplan som bättre passar marknaden och järnvägsföretagen.

## Finansiering av ombordutrustning

ERTMS skapar inte några som helst betydande fördelar för järnvägsföretagen. Omfattande investeringar krävs för att anpassa befintliga fordon till ERTMS. Dessa uppgår till minst 20% av fordonens kapitalvärde och för äldre fordon, eller fordon i mindre serie, kan investeringen uppgå till ett flertal gånger fordonets värde. Därför kommer järnvägsföretagen ha svårigheter att finna investeringsmedel för ombordutrustning. Äldre fordon kommer att tas ur drift, göras värdelösa, och järnvägsföretag utan tillgång till kapital eller garantier från stat och trafikmyndigheter riskerar att slås ut. Som en konsekvens kommer det framtida utbudet att koncentreras till ett färre antal aktörer och aktörer med offentlig ägande och finansiering.

- Mot denna bakgrund finns det starka skäl att genomföra en konkurrensneutral finansieringslösning och innan detta är på plats bör all utrullning av ERTMS skrinläggas.

## Interoperabilitet

Den Europeiska Unionens beslut under 1990-talet om införandet av ERTMS inom Europa skedde med motiveringen att marknaden behöver interoperabilitet mellan medlemsländerna. I väntan på införandet har marknaden själv sedan 2000-talet skapat interoperabilitet genom egna tekniska lösningar av ombordsystem. Detta är interoperabilitet som fungerar dagligen och löper hög risk att förstöras vid ett införande av ERTMS som går i otakt mellan medlemsländerna.

Svensk internationell järnvägstrafik sker i huvudsak mellan Sverige och Norge samt mellan Sverige, Danmark och Tyskland. Den Norska trafiken blir per automatik ERTMS-kompatibel då det svenska införandet omfattar en översättningsmodul till det gamla systemet som fungerar även i Norge.

Problematiken uppstår i korridoren Sverige-Danmark-Tyskland i och med otakt mellan medlemsländernas genomförandeplan och versionshantering. Tysklands införandeplaner ligger långt fram i tiden eftersom de inte anser att systemet (Baseline 3) ännu inte är moget för ett brett införande.

Vi, till skillnad från Trafikverket, delar denna tekniska uppfattning. Tyskland har alltså ännu inte införandeplan på befintliga banor på det sätt som Sverige och Danmark har. Utöver detta saknas teknisk ombordutrustning för interoperabilitet (tysk STM för Baseline 3) vilket innebär att det under överskådlig tid inte kommer att kunna erbjudas interoperabilitet med svenska fordon i trafik till Tyskland, vilket får konsekvenser för framför allt godstågsoperatörer, men även den framtida kontinentala nattrafiken.

I korridoren finns också risk att Danmark blir det land som förstör den existerande interoperabiliteten i det fall att Danmark beslutar sig för ett införande av senaste versionen (Baseline 3) utan att det finns tillgång till fordonsutrustning som stödjer interoperabilitet. Här måste Trafikverket verka för att införandet blir synkroniserat med både Danmark och Tyskland.

- Mot denna bakgrund finns det övertygande skäl att inte genomföra ERTMS i geografier där interoperabilitet krävs, t.ex. korridoren Sverige-Danmark-Tyskland, utan istället fokusera införandet till sådana geografier där kravet på interoperabilitet inte förekommer eller redan är löst. Hector Rail föreslår, likt Tågoperatörerna, att införa ERTMS i Norrland, bygga vidare på genomförd utrullning såsom Botniabanan och Haparandabanan och kommande Malmbanan. Hector Rail anser också att Trafikverkets inriktningsbeslut behöver en starkare internationell förankring avseende ERTMS och skall verka för att införande sker synkront och utan konsekvenser på interoperabilitet.

## Kompositbromsblock

Unionen har beslutat att införa en bromsteknologi på järnvägsvagnar som innebär kraftigt försämrade bromsförmåga vid nordsvenskt vinterklimat. Här har Tyskland (och Schweiz) beslutat sig att gå före och har infört nationell lagstiftning som tvingar ett införande av kompositbromsblock redan från 2020. Detta lagkrav påverkar i praktiken all godstrafik i export och import (förutom möjligtvis del av trafik till/från Norge)

Med kompositbromsblock erfordras högre säkerhetsbarriärer. Dagens svenska tågsäkerhetssystem kommer i bästa fall, beträffande kompositbromsade godsvagnar, ta mer spårkapacitet i anspråk eller leda till stora mängder ej utförd godstrafik (inställda tåg) och i sämsta fall leda till en förhöjd säkerhetsrisk.

ERTMS erbjuder en metod att hantera tåg med låga bromsprestanda. Man kan således höja säkerhetsbarriärerna för tåg med kompositbromsblock genom att tillåta en förlängd bromssträcka beroende på aktuell bromsprestanda. Ett införande av ERTMS utgående från övre Norrland skulle innebära en minskad risk att framföra kompositbromsade vagnar.

- Mot denna bakgrund finns det starka skäl att utnyttja denna fördel med ERTMS genom att omedelbart styra om införandet av ERTMS från Södra Stambanan till norra Norrland.

## Branschens mognad - fordonstillgång

I och med att Sverige redan implementerat ERTMS (Baseline 2.3.0d) Botnia och Ådalsbanan finns i Norrland en hög andel fordon som redan är kompatibla med ERTMS. Trafiken på Malmbanan är också inom kort omställd och Hector Rails uppfattning är att det stora flertalet järnvägsföretag redan är förberedda för en bredare utrullning i Norrland jämfört södra Sverige där det enbart finns ett fåtal fordon med ERTMS och där det dessutom finns fler mindre finansiellt svaga järnvägsföretag. Med fokus på Norrland kan järnvägsföretagen koncentrera sina redan ombyggda fordon till de sträckor som redan har ERTMS.

- Mot denna bakgrund finns det starka skäl att omedelbart styra om införandet av ERTMS från Södra Stambanan till norra Norrland för att på så sätt undvika isolerade områden med ERTMS.

## Övervägande avseende kunders risker

Södra Stambanan är för svensk exporterande basindustri att jämföra med Essingeleden för Stockholmsregionen. I denna analogi önskar Hector Rail avråda Trafikverket att införa en ny, oprövad, icke finansierad teknologi på Essingeleden.

Hector Rails kunder är starkt beroende av Södra Stambanan. Vid införande uppstår risker och systemet måste vara väl utprovat innan det införs på Sveriges pulsåder.

- Mot denna bakgrund finns det starka skäl att mycket försiktigt närma sig införandet av ERTMS på Södra Stambanan och istället vända fokus till norra Norrland och rulla ut ERTMS succesivt söderut.

## Övriga överväganden

Det finns övervägande risker att intresset för järnvägstransporter från spåranslutna industrier minskar vid införande av ERTMS. Detta på grund av den stora och divergerande flotta av bruksbundna industrilok som opererar på olika platser runt om i Sverige inte längre tillåts utföra matningen av godsvagnar till och från ERTMS-utbyggda stationer utan att fordonet i fråga har byggts om. Här löper järnvägsbranschen stor risk att industrin väljer andra transportslag som alternativ till att investera i dyr ombordutrustning.

Värt att också nämna kan vara att då ERTMS infördes i en lokal variant på Västerdalsbanan (2011, som ett pilotförsök i fullskala) valde den dåvarande persontågsoperatören att permanent lägga ner trafiken och den är i skrivande stund ännu inte återupptagen. På sikt bör den lokala varianten av ERTMS ersättas, men då uppstår omedelbart ytterligare och värre utmaningar för de ännu kvarvarande järnvägsföretagen vilket riskerar att trafiken helt stoppas.

- Mot denna bakgrund finns det starka skäl att mycket noga betänka hur och lokalt på vilket sätt ERTMS rullas ut i Sverige. Detta är något Trafikverket måste ta stor hänsyn till.

Danderyd 2021-01-28

---

Claes Scheibe