

Vd Dick Jansson
Handelskammaren Mittsverige
Kyrkogatan 26
852 32 Sundsvall

Kopia till:
Magnus Axelsson, Näringsdepartementet

Godstrafiken på Botniabanan och Ådalsbanan

Inledning

Trafikverket är givetvis också oroat över att trafikstarten försenats för Ådalsbanan. Problemen kan i första hand kopplas till införandet av ett nytt europeiskt standardiserat trafikstyrningssystem (ERTMS). Anläggningsprojektet är avslutat i enlighet med lagd tidsplan. Eftersom standardiseringen av ERTMS befinner sig i ett inledande skede så har en del igångkörningsproblem uppstått som leverantören ej förutsett men vår ambition är givetvis att minimera störningar så långt det är möjligt.

För bra fungerande trafikupplägg på Botniabanan krävs också en fungerande Ådalsbana. När denna bandel är klar så räknar vi med att det finns goda förutsättningar att bedriva gods- och persontrafik i enlighet med gjorda planer på hela sträckan Sundsvall – Umeå.

Igångkörningsproblem

Det har varit igångkörningsproblem med ERTMS på Botniabanan, främst under hösten 2010, men det fanns också en rad andra felorsaker som ledde till igångkörningsproblem och som var relaterat till fordon, fordonsbrist, brist på verkstäder, djurpåkörningar med mera. Nu fungerar dock både ERTMS-systemet och annat mycket bra och persontrafiken på Botniabanan mellan Umeå och Örnsköldsvik har idag en god punktlighet.

Den försenade trafikstarten av Ådalsbanan har sin grund i försenade leveranser av ERTMS-utrustning. Vi beklagar givetvis denna försening och förstår att människor och företag blir besvikna och också lidande när man inte kunnat använda tåget som transportmedel på det sätt som det var tänkt. För några månader sedan meddelade vi vår plan att starta en del trafik från april 2012 för att sedan successivt öka till all trafik, som efterfrågat tåglägen, från och med den 1/8 2012.

Störningsproblematik

Det är väl känt av oss att vissa äldre typer av baliser (givare till ATC-systemet) kan orsaka störningar i modern elektronik som ATC- och ERTMS-system och som kan orsaka nödbroms. Trafikverket hanterar detta genom att byta ut defekta baliser. En annan orsak till störningar kan vara brister i fordonskonstruktionen. Redan när nya fordon togs i drift kopplat till öppnandet av Öresundsbron så uppstod denna problematik. Orsaken till störningarna på ombordutrustningen är känd av alla som levererar fordon i Sverige och tekniska lösningar finns för att hantera problemet.

De störningar som ni refererar till vid byte av programvara ser vi inte att de kommer leda till några större trafikstörningar. Trafikverket har medverkat till att ta fram processer vid dessa byten av programvara som gör att vi inte ser att detta kommer att bli ett problem i framtiden.

Fel och störningar kan givetvis alltid inträffa i tekniska system i såväl datorbaserade delar som annat. Men i dagsläget finns inget som tyder på att ERTMS skulle vara behäftat med mer störningar och fel än andra typer av system. Tvärtom så är kraven på tillförlitlighet och säkerhet mycket höga på denna typ av system vilket också är en av orsakerna till att utvecklingstiden är längre än för andra system.

Kostnader för ERTMS

När det gäller kostnader för ERTMS råder en tydlig uppdelning av ansvaret. Trafikverket ansvarar för infrastrukturen medan operatören/fordonsägaren ansvarar för ombordutrustningen på tågen. Trafikverket förvaltar skattemedel och har inte ens laglig möjlighet att ersätta operatörerna för deras kostnader för utrustning ombord på tågen. Man kan jämföra med andra teknikskiften som övergång till digital-TV där staten har tagit kostnaderna för infrastrukturen medan nyttjarna fått bekosta ny mottagarutrustning.

Trafikverket (Banverket) har också tagit initiativ till och beviljats EU-stöd för ERTMS för fordon som används för godstransporter. Detta medger bidrag på upp emot 50 % för system och installation av ERTMS på dessa fordon.

Vid införande av ERTMS-utrustning på det första fordonet för en ny fordonstyp kan installation och typgodkännande vara både tidskrävande och kostsamt.

Kostnaden för installation för ytterligare fordon av samma typ blir betydligt lägre. Baserat på uppgifter vi har idag från genomförda installationer så blir kostnaden för efterföljande installationer i samma storleksordning som vi tidigare indikerat.

Sammantaget kan inte Trafikverket se att de kostnader som hamnar på operatörerna för ERTMS skulle leda till de konsekvenser som ni beskriver i ert brev.

ERTMS

ERTMS är ett system utan optiska signaler som övervakar och styr tågen. Information mellan infrastruktur och fordon sker via ett radiosystem. Ådalsbanan och Botniabanan är några av pilotprojekten i Sverige.

ERTMS är ett gemensamt trafikstyrningssystem för Europa som bland annat förenklar transporter och resor över landsgränser men beräknas också ge minskade investerings- och underhållskostnader. Funktionellt så skapar systemet möjlighet för ökade hastigheter (dagens ATC-system medger max 200 km/h) och skapar också större möjligheter till en effektivare trafikering och ökad kapacitet för tågtrafiken. Allt detta syftar till att stärka järnvägens konkurrenskraft. Vid byggande av ny järnväg eller vid större uppgraderingar av järnväg, för hastigheter högre än 200 km/h, är ERTMS ett lagkrav.

Sammanfattning

Trafikverket beklagar de störningar som uppstått vid införande av det nya trafikstyrningssystemet ERTMS och likaså de förseningar som uppstått som en följd av detta.

Men sammantaget är vår bedömning att byggandet av Botniabanan, uppgraderingen av Ådalsbanan samt införande av ERTMS kommer att leda till avsevärt bättre transportmöjligheter på järnväg i norra Sverige och skapa goda möjligheter till transporter av gods mellan södra och norra delarna av landet. Detta i sin tur kommer att leda till att Sverige som helhet kommer att bli konkurrenskraftigare.

Med vänliga hälsningar



Gunnar Malm
Generaldirektör