

Enskild motion

Motion till riksdagen 2017/18:1685

av Jan Lindholm (MP)

Signalsystem för tågtrafik

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om riskerna med ERTMS och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla ATC-2 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om signalsystem för internationell järnvägstrafik och tillkännager detta för regeringen.

Bakgrund

Ett av hindren för internationell järnvägstrafik är avsaknaden av ett gemensamt system för järnvägssignalering som uppfyller kraven:

- bra säkerhet
- extremt driftssäkert
- rimliga kostnader för installation och underhåll
- att accepteras av många järnvägsförvaltningar i Europa.

I Sverige används på de flesta järnvägar ett system som går under namnen ATC-2. Programmet uppfyller kraven bra säkerhet, extremt driftssäkert och rimliga kostnader för installation och underhåll så länge som tågen kör högst 270 kilometer per timme. Beräkningssystemet i ATC-2 är så robust att det hittills aldrig har lett till någon olycka. Tyvärr har ATC-2 endast använts i Sverige, Norge, Finland och ett par andra länder. Det har tidigare funnits planer på att göra en uppgraderad version av ATC-2 men de planerna stoppades på grund av att dåvarande Banverket beslutade att satsa på ERTMS som skulle bli den framtida standarden inom EU.

Trots att ERTMS inte egentligen kan sägas fungera idag och att det numera finns uppskattningsvis 50 olika varianter på ERTMS som inte kan kommunicera med varandra så uppger Trafikverket att man ändå avser att bygga systemet så att det om 20 år är rikstäckande. Det är oerhört olyckligt av flera skäl. För det första blir det oerhört kostsamt att bygga ut ERTMS i Sverige och för det andra så har systemet inte

förmåga att ta hänsyn till plankorsningar med bommar eller enbart ljussignaler vilket vi har ett stort antal av i vårt spårnät. ATC-2 tar dock hänsyn till dessa förutsättningar. I värsta fall kan det krävas att det byggs ett stort antal nya planfria korsningar om ERTMS ska kunna erbjuda samma säkerhet som den vi har idag.

Att ERTMS bygger på att beräkningar skall göras med två av varandra oberoende programvaror har så här långt visat sig ge många problem. Det är inte alltid dessa system når fram till samma resultat i samma mikrosekund och då ger systemet signal om att något är fel trots att det inte är så. Det resulterar då i helt onödiga inbromsningar. I praktiska prov har det visat sig att tåg med ERTMS tvingas köra långsammare än tåg med ATC-2-systemen. Konstruktionen med två parallella beräkningssystem gör dessutom att det blir både mer komplicerat och betydligt dyrare att underhålla och utveckla ERTMS. ERTMS är inte heller anpassat för de hjul- och rälskador som kan uppstå i sträng kyla.

Ett annat problem med den senaste versionen av ERTMS är att det enbart bygger på radiokommunikation på frekvensen 923 MHz utan optiska signaler och så kallad spårledning. Det har tyvärr visat sig att annan elektronisk utrustning som exempelvis mobiltelefoner kan störa systemet och skapa felindikeringar med onödiga inbromsningar som följd.

Den uppgradering som krävs i varje lok är så kostsam att flera operatörer inte anser sig klara den kostnaden. När systemet skulle demonstreras på en större konferens så visade det sig inte fungera och ute i Europa så signalerar flera länder och andra aktörer på järnvägsområdet att de inte avser att införa ERTMS. Det logiska är därför att Sverige tar en paus när det gäller vidare satsningar på ERTMS. Systemet har så stora grundläggande brister att det troligen aldrig kommer att kunna uppfylla de ganska självklara krav som jag inledningsvis redovisar.

Förslag till beslut

De ovan redovisade bristerna med projektet ERTMS skulle kunna kompletteras med ytterligare exempel. Det är i dagsläget mycket osäkert vilken spridning systemet får om det alls lyckas utvecklas för att bli funktionellt. Riksdagen bör därför ge regeringen till känna som sin uppfattning att vidare utbyggnad och införande av ERTMS inte bör ske i avvaktan på hur resten av Europa reagerar på de uppkomna problemen.

Med tanke på att Trafikverket nu tydligt uttalat att svensk höghastighetsjärnväg skall ha en maximal hastighet på 250 km/t så faller stora delar av argumentationen för ERTMS bort. ATC-2 är byggt för trafik upp till 270 km/t och de planer som tidigare funnits på viss uppgradering kanske borde övervägas. Systemet har visat sig mycket robust och säkert. Där finns även många av de extra funktioner som krävs för att hantera trafik i vårt klimat och med de spårlosningar vi har. Riksdagen bör därför ge regeringen till känna som sin mening att en fortsatt utveckling av vårt väl fungerande signalsystem för tågtrafik är den billigaste och säkraste vägen för att fortsätta att utveckla tågtrafiken i Sverige.

Som kanske inte tillräckligt tydligt framgått av bakgrundsredovisningen ovan så var ERTMS tänkt att lösa problemen med gränsöverskridande tågtrafik inom Europa. Den kostnadsutveckling projektet haft har resulterat i stor tveksamhet till och med i Tyskland. Det troliga är att programvaran i ERTMS måste skrivas om från grunden

vilket kommer att försena projektet ytterligare. Riksdagen bör därför utan svårigheter kunna konstatera att ERTMS inte är en lösning för gränsöverskridande tågtrafik i Europa under överskådlig tid.

Att utveckla ATC-2 skulle enligt många tekniskt insatta vara ett både billigare och säkrare sätt att lösa problemen. Gränsöverskridande tågtrafik kanske måste lösas med andra metoder än att det skapas ett gemensamt järnvägssignaleringsystem för hela EU. Det är oerhört viktigt, inte minst för godstrafiken, att gränsöverskridande tågtrafik fungerar inom Europa. Riksdagen bör därför uttala att andra lösningar än att invänta ett ERTMS, som troligen inte kommer att bli verklighet, måste undersökas för att förbättra den gränsöverskridande tågtrafiken inom Europa.

Jan Lindholm (MP)