

Motion till riksdagen 2018/19:3010

av Anders Åkesson m.fl. (C, L)

med anledning av skr. 2018/19:31 Riksrevisionens rapport om nytt signalsystem för järnvägen

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pausa införandet av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att under tiden man pausar införandet av ERTMS ska en robust handlingsplan och konsekvensanalys tas fram och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Oavsett om man bor på landsbygden, i mindre orter, i städernas förorter eller i innerstaden ska man ha likvärdiga möjligheter att leva, arbeta och driva företag. Då krävs en fungerande infrastruktur. Centerpartiet vill hålla ihop landet genom välfungerande järnvägstransporter men alltför länge har järnvägen prioriterats för lågt. Det har lett till att vi har en stor skuld av eftersatt underhåll. Den skulden får vi nu betala i form av trasig räls och tåg som antingen inte går i tid eller inte går alls. Det leder till att människor blir såväl försenade som frustrerade och att gods antingen står still eller flyttas till väg. Det är dags att börja betala tillbaka den skulden och steg för steg rusta den svenska järnvägen igen. För att åstadkomma detta kommer det att krävas såväl ekonomiska medel som förändrad arbetsmetodik. Införandet av ett nytt signalsystem (ERTMS) innebär en kostnad på ca 30 miljarder i sin helhet. Centerpartiet föreslår att investeringarna i järnvägssignalsystemet ERTMS pausas. Genom det frigörs i storleksordningen 15–19 miljarder kronor som Centerpartiet i stället vill satsa på ett närtida underhåll av i första hand vägar och järnväg. Vi bär med oss en jättelik underhållsskuld så underhållet måste öka markant och tidigt redan i kommande planperiod. Ett tillfälligt stopp i implementeringen av ERTMS möjliggör också ett omtag av processen i syfte att säkerställa att utrullning sker kvalitetssäkrat med rätt

teknik och kostnadseffektivt till största möjliga samhällsekonomiska nytta. I nuläget anser Centerpartiet att det finns alltför stora osäkerheter med att låta processen fortgå.

Bristande nyttor och kostnadskontroll

Riksrevisionen lyfter i sin granskning av ERTMS ett antal anmärkningsvärda aspekter avseende effektiviteten i införandet av det nya signalsystemet. Till exempel visar rapporten att kostnaderna för att utveckla ett fungerande ERTMS-system som svarar mot EU:s specifikationer såväl som nationella krav kraftigt underskattats.

Riksrevisionen gör också bedömningen att införandet av ERTMS i Sverige inte ger någon betydande nytta genom förbättring av den gränsöverskridande trafiken inom överskådlig framtid. Riksrevisionen slår också fast att nyttan av ERTMS som nytt signalsystem i stället för ATC är relativt begränsad.

Det är häpnadsväckande att läsa Riksrevisionens rapport avseende hur dålig kostnadskontroll Trafikverket haft och har avseende utrullningen av ERTMS. Den beräknade totalkostnaden för utvecklingen av ERTMS var 1,17 miljarder kronor i planen 2010. Den var kraftigt underskattad och har nästan tredubblats sedan dess. Även prognosen för Malmbanan har ökat med 34 procent. Riksrevisionens bedömning är att kostnadsuppskattningarna för utvecklingen av ERTMS inte har varit av tillräckligt god kvalitet eftersom Trafikverket haft bristande kunskap om vad som krävts för att beställa och utveckla ett fungerande system. Det är därför svårt att tro att införandet av ERTMS på övriga sträckor (allt utom Malmbanan och ERTMS Korridor B/ScanMed Öst) ska bli 23 procent billigare än tidigare prognoser.

Forcerat införande ger negativa följd effekter

Centerpartiet anser att det finns en risk att ERTMS-införandet forceras på grund av behov av investeringar i det befintliga signalsystemet, där reservdelsbrist har uppstått. Krav på reinvesteringar i ATC och saktfärdighet och oklarhet sett till implementering av ERTMS ger upphov till delvis motstridiga prioriteringar som Trafikverket behöver hantera.

Enligt Riksrevisionen är situationen sådan i dag att den beslutade planen för ERTMS-införandet inte löser hela reinvesteringsbehovet i tid. Det kommer därför sannolikt att krävas reinvesteringar i förtid sett till ERTMS-planen. I dagsläget saknar Trafikverket en strategi för hur sådana reinvesteringar ska hanteras. Riksrevisionen ser det som problematiskt att det inte finns en sammanhållen plan för hur arbetet ska genomföras, en ståndpunkt som Centerpartiet delar.

Ett exempel på vad detta kan leda till är att det bildas isolerade stråk med ERTMS. Malmbanan brukar nämnas som ett sådant exempel. Malmbanan ska driftsättas med ERTMS fr.o.m. 2021. I den nationella infrastrukturplan som gäller fram till 2030 saknas dock finansiering för ERTMS för sträckan från Boden söderut på stambanan genom övre Norrland. Bristen på långsiktig utrullning, finansiering och stråktänk medför att det bildas en ERTMS-ö i ena änden av systemet som är dimensionerande för all trafik som är i förbindelse med denna ö. Konsekvenser av detta kan bli ökande kostnader, brist på redundanskapacitet och överflyttning av gods från järnvägs- till vägtrafik – vilket påverkar möjligheten att nå uppsatta klimatmål och något som även går emot den nationella godstransportstrategin.

Eftersom konsekvenserna är så stora och riskerar att hårt drabba både persontrafiken och godstrafiken i Norrland anser vi att uppgraderingen till ERTMS ska skjutas upp tills stambanan söder om Boden får ERTMS. Alternativt bör en parallell användning av ATC på delsträckan möjliggöras under en lång och förutsebar övergångstid.

Väldigt oklara nyttor med ERTMS

Motivet till ERTMS-utrullningen har enligt tidigare underlag från Trafikverket och tidigare Banverket varit att ERTMS kan ge stora kapacitetshöjande effekter. Det har varit ett av de viktigaste argumenten för införandet men är enligt Riksrevisionens rapport sedan ett par år tillbaka inte längre aktuellt. När inte heller den samhällsekonomiska nyttan är självklar uppstår stora frågetecken kring hur angeläget det är med fullskalig implementering av ERTMS i nuläget.

I den samhällsekonomiska bedömningen från 2013 beräknades de samhällsekonomiska nyttorna av investeringen i utredningsalternativet uppgå till 25,9 miljarder kronor (främst genom förkortade restider till följd av ökad kapacitet, att jämföra med den uppskattade totalkostnaden på 27 miljarder kronor). När en ny samhällsekonomisk bedömning genomfördes 2017 var endast en nytta på 3,9 miljarder kronor, till följd av ökad driftsäkerhet, inkluderad i utredningsalternativet, jämfört med totalkostnaden på 30,2 miljarder kronor.

Centerpartiet är måna om en fungerande järnväg med modern räls och modernt signalsystem men det är avgörande att synkroniseringen mellan räls och fordon fungerar och att den trafik som går på rälsen utförs av en mångfald av stora som små aktörer. Operatörernas kostnader för implementeringen utgör ytterligare en stor osäkerhet, särskilt för små aktörer som vid nya investeringar inte når samma skalfördelar som de stora operatörerna.

Trots detta väljer regeringen i sin skrivelse att inte vidta några åtgärder. Centerpartiet anser att detta är anmärkningsvärt och anser att införandet av det nya signalsystemet bör pausas då antalet frågetecken och osäkerheter kring effekter, nytta, kostnader och konsekvenser är för stora. Centerpartiet anser att det finns stora risker att möjligheten att nå klimatmålet 2030 äventyras genom att gå vidare med satsningen på ERTMS i detta skede. Ett viktigt delmål för att nå klimatmålet är att säkerställa en överflyttning av gods från väg till järnväg. Detta delmål äventyras dels genom den ökade kostnaden för godsoperatörer på järnväg, dels för att det saknas finansiering för en pressad bransch. Värdet av ERTMS och kostnadsbilden för svenska tågoperatörer är fortfarande, efter 25 år, oklara faktorer. Det saknas också underlag för ett kvalitetssäkrat genomförande på de för Sverige viktigaste transportsträckorna som t.ex. Södra stambanan och för pendeltågstrafiken i Stockholm. Minsta felsteg i genomförandet kan leda till omfattande transportproblem och förtroendekris för ett redan tidigare utsatt transportslag samt att vi definitivt inte når klimatmålen. Riksrevisionen beskriver ett system som har försenats, fördröjats och försvårats av ständigt nya tekniska specifikationer, felaktiga underlag och bristande planering.

I implementeringen av ERTMS som tågtrafikstyrning finns även en stor säkerhet om det ingående kommunikationssystemet GSM-R, då dess tekniska livslängd snart är uppnådd och dess ersättare FRMCS ej är färdigutvecklad. Kommunikationssystemet är en vital del av tågtrafikstyrningen.

Vi anser att regeringen snarast bör analysera om – och i så fall hur – en utrullning av ERTMS på hela vår järnvägsinfrastruktur verkligen är motiverad med hänsyn till kostnad och teknisk funktionalitet.

Projektets goda intentioner bör inte riskeras på grund av ett forcerat införande. Sverige bör undvika det projekthaveri som danska politiker fick hantera 2017, till följd av kraftiga förseningar och fördyringar. Sverige kan följa det tyska exemplet med en pilotfas fram till 2025 för standardisering av ny teknik (inklusive versionshantering, systemintegration och efterföljare till GSM-R) och införande av ERTMS i testområden för att sedan efter 2025 genomföra en industrialiserad rikstäckande utrullning.

En robust och väl fungerande järnväg är avgörande för att minska transportsektorns klimatavtryck och kostnadsnivå.

Anders Åkesson (C)

Mikael Larsson (C)

Helena Gellerman (L)