

Motion till riksdagen 2018/19:3003

av **Jens Holm m.fl. (V)**

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

1 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör införa en paus i införandet av det nya signalsystemet ERTMS och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att utveckla metodik och instruktioner för hur samhällsekonomiska analyser av stora reinvesteringsprojekt ska genomföras och tillkännager detta för regeringen.

2 Bakgrund

Regeringen redovisar i skrivelsen sin bedömning av de iakttagelser och slutsatser som Riksrevisionen har gjort i rapporten Nytt signalsystem för järnvägen – effektiviteten i införandet av ERTMS (RiR 2018:21). I skrivelsen redovisar regeringen även vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av rapporten.

3 Införandet av ERTMS brister

Järnvägens signalsystem är mycket betydelsefullt för att optimera kapaciteten på spåren och samtidigt säkerställa trafiksäkerheten. I skuggan av accelererande klimatförändringar är behovet av ökad kapacitet för säker järnvägstrafik för resenärer och gods alltmer angeläget. Sverige har inte råd att tappa tempo i denna nödvändiga omställning till fossilfria transporter till 2030.

I dag används till övervägande del ATC (Automatic Train Control) i vårt nationella signalsystem. För att EU ska utveckla ett gemensamt signalsystem med syfte att

underlätta gränsöverskridande trafik och effektivisera trafikledningen ska ERTMS (European Rail Traffic Management System) införas av samtliga medlemsstater.

Riksdagen har beslutat att all reinvestering på järnvägen ska följa EU:s krav och sedan 2012 har Trafikverket i uppdrag att ta ett helhetsansvar för införandet av ERTMS i Sverige. ERTMS-systemet har hittills i Sverige införts på tre pilotbanor (Ådalsbanan, Haparandabanan och Västerdalsbanan) samt på Botniabanan. Malmbanan ska driftsättas med ERTMS fr.o.m. 2021. I den nationella planen för perioden 2018–2029 som regeringen fastställde i juni 2018 ingår insatser för utveckling och införande av ERTMS till en kostnad av 11,6 miljarder kronor. Den totala kostnaden uppskattas till runt 30 miljarder kronor.

Vänsterpartiet har förståelse för att ERTMS är ett mycket omfattande och tekniskt komplext projekt som påverkas av en rad faktorer i genomförandet. Vi har också full förståelse för att nuvarande signalsystem är ålderstiget. Därför ställs mycket höga krav på analyser som beaktar samhällsnyttan utifrån alternativa tillvägagångssätt när ett så stort investeringsprojekt som detta ska genomföras för att optimera klimatnytta och minska kostnader. De effekter vi redan nu kan se för hur kostnader och nyttor förändrats i Trafikverkets uppskattningar samt hur tågoperatörerna drabbas av kostnader i genomförandet är allvarliga signaler om att det brister i införandet av ERTMS. När införande av ERTMS beslutades för många år sedan hade Sverige valmöjligheten att ha både ERTMS och det gamla signalsystemet ATC utmed banan. Men beslutet blev i stället utfasning av ATC parallellt med införande av ERTMS. Den valda strategin, den s.k. fordonsstrategin, förutsatte att ERTMS installeras på fordonen innan järnvägsspåren utrustats med systemet. Operatörernas investeringar ger alltså inte något som helst värde förrän efter det att investeringen gjorts på grund av lång utrullningstid i anläggningen. Det finns ett flertal exempel på hur tågoperatörer i Sverige drabbas av betydande kostnadsökningar.

Samtliga Norrtågs fordonstyper måste ERTMS-anpassas senast 2023. En av deras fordonstyper har en teknisk livslängd fram till 2027, vilket innebär att Norrtåg ställs inför ett beslut att installera ERTMS på en utgående fordonsmodell till höga kostnader. Norrtåg får ensamt stå för hela kostnaden för typgodkännande, fordonsanpassning och installationer. Green Cargo skaffar i nuläget nya lok med ERTMS som ska användas i SSAB:s ståltåg. Den nuvarande lokanskaffningen innebär efter ERTMS-införandet ett system med begränsad redundans för Green Cargo. För SSAB är lokkapacitet detsamma som volymkapacitet. För att Green Cargo ska kunna ha tillgång till nödvändig reservkapacitet måste därför ytterligare lok, i många fall gamla, utrustas med ERTMS. Att ERTMS-utrusta gamla lok ger ökade produktionskostnader som slår mot basindustrins transporter på järnväg. I nuläget överväger Green Cargo hur framtida trafikering av sträckan Boden–Luleå och Haparandabanan ska kunna se ut i framtiden, eftersom intäkterna från trafiken på dessa bandelar med stor sannolikhet inte kan motivera investeringar i ERTMS-utrustning. Detta är några exempel på hur införandet av ERTMS riskerar att försvaga vår möjlighet att transportera gods på järnvägen i ett skede där vi av klimatskäl i stället kraftigt behöver öka kapaciteten.

Även i övriga EU-länder kommer oroande signaler enligt branschföreningen Tågoperatörerna. I Danmark, som i likhet med Sverige har fordonsstrategin och därutöver valt en snabb utrullning av systemet på hela den danska järnvägen, växer osäkerheten om ERTMS-systemet. Under 2018 konstaterades att införandet kommer att fördyras med flera miljarder och försenas med 4 år. I Tyskland beställde transportministeriet en genomförbarhetsstudie från en konsultfirma som, förutom

rekommendationen att göra ett omtag på Tysklands ERTMS-projekt, konstaterade att med ett holistiskt perspektiv så skulle ett genomförande kunna göras på 25 år. En sådan förhållandevis snabb utbyggnadstakt förutsätter engagemang från alla inblandade parter samt att det är väsentligt billigare att ge stöd till fordonsägarna än att dubbelutrusta järnvägen med gamla signalsystem och ett nytt ERTMS-system. I Spanien har produktiviteten minskat med 25 procent på grund av kompatibilitet och 20 procent av flottan är paralyserad på grund av ERTMS-tester. Ingen tar ansvar för helheten och kostnaderna har ökat dramatiskt och uppgår till minst 2,5 gånger direkta kostnader. Även det norska ERTMS-systemet dras med förseningar bl.a. på Malmbanan.

4 Riksrevisionen kritisk

Riksrevisionen konstaterar i sin rapport att Trafikverket kraftigt underskattat kostnaden för att utveckla ett fungerande ERTMS-system. Man bedömer därför att kostnadsuppskattningarna för utvecklingen av systemet inte varit välgrundade och att det finns risk för att ytterligare kostnadsökningar kan uppstå i framtiden. Riksrevisionen ifrågasätter också Trafikverkets bedömning att myndigheten framöver genom att introducera en ny arbetsmetod kan spara resurser genom s.k. läreffekter. Detta då Trafikverket saknar underlag för var och hur effektiviseringen ska uppstå mer specifikt i ERTMS-utrullningen. Riksrevisionen konstaterar att kostnaden gällande ERTMS som redovisas i nationella planen 2018–2029 bygger på antaganden som inte är tillräckligt underbyggda och väl dokumenterade.

Riksrevisionen anser även att det finns brister i Trafikverkets jämförelser mellan ERTMS-banorna och de befintliga ATC-banorna. Riksrevisionen bedömer att Trafikverkets analyser ger indikationer på att det finns ökad driftsäkerhet med ERTMS, men att det finns betydande osäkerhet i kvantifieringen av nyttan.

Trafikverket (och tidigare även Banverket) har i tidigare underlag framfört att ERTMS kan ge stora kapacitetshöjande effekter, vilket också var ett starkt argument för införandet. År 2013 beräknades den samhällsekonomiska nyttan av investeringen uppgå till 25,9 miljarder kronor (främst till följd av ökad kapacitet med förkortade restider som resultat). År 2017 beräknades nyttan till endast 3,9 miljarder kronor och då till följd av ökad driftsäkerhet.

När det gäller det övergripande målet för ERTMS, att främja driftkompatibiliteten mellan nationella europeiska järnvägsnät och främja gränsöverskridande trafik, bedömer Riksrevisionen dock att införandet av ERTMS inte ger någon betydande nytta genom förbättring av den gränsöverskridande trafiken inom överskådlig framtid. Därtill är nyttan av ERTMS som nytt signalsystem i stället för ATC enligt Trafikverkets senaste bedömningar begränsad.

Riksrevisionen bedömer att de analyser av införandet av ERTMS som Trafikverket har presenterat har präglats av fel utredningslogik och att samhällsekonomiska analyser av alternativa införandestrategier inte genomförts på ett relevant sätt i rätt tid. Bristande samordning har inneburit svag beredskap för nödvändiga investeringar och riskerar att ge större kostnader framgent. Sammantaget har inte planeringen hittills bedrivits så att den ger tillräckliga förutsättningar att införa ERTMS och samtidigt omhänderta investeringsbehovet i signalanläggningen på ett effektivt sätt.

Med ett reinvesteringsperspektiv borde enligt Riksrevisionen den centrala frågan att utreda varit vilka reinvesteringsalternativ, för att upprätthålla signalanläggningens funktionalitet, som kan samordnas med kraven på att införa ERTMS och som ger lägsta möjliga livscykelkostnad. Relevanta alternativ att pröva i en sådan analys är bl.a. takten och turordningen för investeringen och införandet av ERTMS på järnvägsnätet och möjligheterna att göra reinvesteringar separat från planen för ERTMS-införandet. Situationen i dag är att den beslutade planen för ERTMS-införandet inte löser hela reinvesteringsbehovet i tid. Den befintliga anläggningen har ca 750 ställverk av 15 olika typer som är i drift. Underhållsförmågan är i dag begränsad eller kritisk för mer än en tredjedel av ställverken. Brister på reservdelar och kompetens riskerar att ge otillräcklig förmåga att åtgärda fel i anläggningen innan ERTMS-övergången.

5 Brister i ERTMS-införandet måste åtgärdas

Brister i införandet av ERTMS i Sverige har uppmärksamats av berörda aktörer under flera år och tydliggörs i Riksrevisionens rapport. Om bristerna inte skyndsamt åtgärdas kan det fortsatt leda till ökade ekonomiska kostnader och minskad kapacitet i vårt järnvägssystem. Riksrevisionen ger visserligen inga rekommendationer på åtgärder till regeringen men ett antal sådana till Trafikverket som Vänsterpartiet anser är mycket relevanta och nödvändiga. I skrivelsen framgår att regeringen delar Riksrevisionens bedömning att Trafikverket bör analysera kostnadsbesparingar från läreffekter för att förbättra underlagen till kostnadskalkylerna. Regeringen instämmer även i Riksrevisionens rekommendationer att Trafikverket bör ta fram en strategi för reinvesteringsåtgärder utanför den nuvarande ERTMS-planen samt att Trafikverket bör utveckla en metodik och instruktioner för genomförande av samhällsekonomiska analyser av reinvesteringsobjekt. Men regeringen avser inte att vidta några andra åtgärder än att ”arbetet bör följas upp i första hand genom myndighetsdialoger”.

Vänsterpartiet anser sammantaget att nuvarande strategi för införande av ERTMS och samordningen med en reinvestering av nuvarande signalanläggning visar på alltför stora brister. Med nuvarande genomförande riskerar Sverige att få lägre kapacitet på spåren, högre kostnader för staten och för tågoperatörerna och försämrad konkurrenskraft för järnvägen. Det finns därför starka skäl att ifrågasätta samhällsnyttan med införandet i nuläget. Vi anser därför att införandet av ERTMS bör pausas och att berörda aktörer och myndigheter bör inbegripas i ett omtag för införandet av nytt signalsystem för att utarbeta förslag på hållbar strategi i genomförandet. Sverige bör införa en paus i införandet av det nya signalsystemet ERTMS. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet anser att regeringens brist på åtgärder i skrivelsen inte motsvarar det krav på handlingskraftighet som denna fråga kräver för att stärka samhällsnyttan och kapaciteten vid införande av reinvesteringsobjekt av denna storleksordning. Alternativa tillvägagångssätt och tidsplaner för investeringen som kan påverka livscykelkostnaden och samhällsnyttan bör enligt vår uppfattning alltid utarbetas vid ett projekt av denna dignitet. Trafikverket bör ges i uppdrag att utveckla metodik och instruktioner för hur samhällsekonomiska analyser av stora reinvesteringsprojekt ska genomföras. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Jens Holm (V)

Lorena Delgado Varas (V)

Lotta Johnsson Fornarve (V)

Birger Lahti (V)

Elin Segerlind (V)

Hanna Gunnarsson (V)

Amineh Kakabaveh (V)

Yasmine Posio (V)

Håkan Svenneling (V)