

## INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen  
2020-10-05  
Besvaras senast  
2020-10-26

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

### **2020/21:38 Kostnader och tidsram för införandet av ERTMS i Sverige**

Den 10 september deltog företrädare för kollektivtrafikföretagens branschföreningar på trafikutskottets möte för att informera om läget för kollektivtrafiken under och efter den pågående coronakrisen. Det framgick att kollektivtrafiken upplever stora ekonomiska och bemanningsmässiga problem till följd av begränsningarna i resandet under coronakrisen.

Under den aktuella dragningen framförde Gustaf Engstrand, näringspolitisk chef för Tåg företagen, att det är olyckligt att tågbolagen under sådana omständigheter förväntas göra stora investeringar för att anpassa sina lok till EU:s nya signalsystem ERTMS. Detta system har vid införandet dragits med stora tekniska problem, vilket på Botniabanan lett till mängder av inställda och försenade tåg. Trafikverket är heller inte färdigt med att testa den nya tekniken. Flera av riksdagens partier, däribland Sverigedemokraterna, har därför krävt att man skjuter fram införandet av ERTMS till dess att Trafikverket kan påvisa att en implementering kan ske utan risk för stora driftsstörningar.

För branschens operatörer är ERTMS ett kostsamt projekt. För varje fordon som ska utrustas med ERTMS kostar det i genomsnitt ca 10 miljoner för pilotinstallation och därefter drygt 3 miljoner för serieinstallation. Det är en kostnad som operatörerna tvingas ta på sig men som man inte ser någon egen vinning av. Det kan tyckas att en kostnad på 3 miljoner per lok är en liten kostnad, men då måste man beakta att det finns hundratals fordon som ska ombordutrustas. Bara Green Cargo har runt 400 lok som måste utrustas med den nya tekniken. Om vi därtill lägger själva verkstadsjobbet som måste utföras så talar vi om ett par dagars arbete per lok, och det inom en bransch som redan i dag upplever bemanningsproblem. Vissa äldre lok saknar dessutom dokumentation vilket försvårar och fördröjer installationsarbetet. Branschen lider redan i dag av brist på personal och resurser. Enligt Gustaf Engstrand på Tåg företagen kommer varken de kommersiella eller de regionala trafikbolagen att hinna utrusta sina tåg till år 2023, då det är meningen att ERTMS-tekniken ska vara fullt införd.

Ett för tidigt införande av ERTMS-systemet riskerar att få till följd att det uppstår fordonsbrist och driftsstörningar i stora delar av järnvägsnätet. Detta beror på att tåg som inte är utrustade med ERTMS-tekniken inte kan köra på ERTMS-utrustade sträckor. Införandet av ERTMS-systemet i landet måste därför föregås av en noggrann planering och koordinering, med robusta

backup-lösningar som kan hantera eventuella komplikationer som uppstår. Att i ett tidigt skede implementera ERTMS på stambanorna är med kända faktorer förenat med en uppenbar risk för såväl stora driftsstörningar som fordonsbrist.

Med anledning av detta vill jag ställa följande frågor till infrastrukturminister Tomas Eneroth:

1. Hur avser ministern att agera för att säkerställa att utbyggnaden av ERTMS-systemet inte görs så tidigt och på ett sådant sätt att vi får allvarliga driftsstörningar i det svenska järnvägsnätet?
2. Kommer regeringen att ompröva sitt ställningstagande att inte stödja tågbranschen i arbetet med att ombordutrusta fordon med ERTMS?

.....

Patrik Jönsson (SD)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welander