

2016-04-26 13:45 CEST

Gästbloggaren Björn Westerberg, VD Branschföreningen Tågoperatörerna: Gör en paus i införandet av signalsystemet ERTMS

Tågoperatörerna stöder grundtanken med signalsystemet ERTMS, men en grundläggande förutsättning är att systemet totalt sett ska vara lönsamt för järnvägen. ERTMS är dock fortfarande under utveckling och hittills har systemet inte nått uppsatta mål. Utvecklingen av specifikationerna pågår fortfarande, det saknas färdiga produkter för installation på fordon och systemet har visat sig vara markant dyrare än det befintliga ATC-systemet.

För svensk del finns inga vinster att hämta i utbyte av ATC till ERTMS. Det är billigare för både infrastrukturägare och fordonsägare att fortsätta använda ATC under ytterligare några år tills ERTMS har mognat. Alla tågoperatörer i Sverige och även i Europa är överens om att säga nej till ett brett införande nu. Skälen är flera: lägre kapacitet, högre kostnader, risk för lägre kvalitet och sämre konkurrenskraft för järnvägen.

I arbetet med ERTMS-införande har branschföreningen konstaterat:

1. Kapaciteten på svensk järnväg blir inte högre med ERTMS.
2. Maximal hastighet på det befintliga järnvägnätet kommer även i fortsättningen vara 200 km/h med några få lokala undantag utan väsentlig ekonomisk betydelse.
3. Byte av signalsystem från ATC till ERTMS genererar ingen ökad trafik. Framtida ökning beror på andra faktorer.

4. Kalkylen behöver ta med beräknade kostnader för uppdateringar och vidareutveckling av ERTMS under dess beräknade livstid.

I kalkylen diskonterar Trafikverket kostnader och nyttor på 60 år, en orimligt lång tidsperiod med tanke på den tekniska utvecklingen och den potential som finns för att bygga signalsystem med bättre egenskaper än ERTMS. Arbetet med ERTMS började på tidigt 1990-tal och sedan 2005 har ingen utveckling skett av nuvarande stabila signalsystem ATC. Trafikverket har dock inte presenterat någon djupare analys av ATC-systemets möjligheter till vidareutveckling eller livstidsförlängning. I kalkylen för ERTMS har det inte varit möjligt att spåra framtida kostnader för vidareutveckling och uppdateringar av systemet.

Trots att utveckling av specifikationerna för ERTMS pågått i 20 år är inte arbetet slutfört till en sådan nivå att de ger interoperabilitet ens inom samma version[1]. Den version Trafikverket infört hittills (2.3.0d) kommer att ersättas av baseline 3.5.0. Denna version är dock inte färdigspecificerad. Byte av systemversion kommer generera betydande kostnader för de fordon som hittills anpassats till ERTMS och dessa kostnader saknas i nuvarande kalkyler.

Branschföreningen Tågoperatörerna har efterfrågat lönsamhetsberäkningar för ERTMS på EU-nivå. Vi har inte erhållit några kvalitetssäkrade utredningar som visar att systemet ger vare sig samhällsekonomisk lönsamhet, eller företagsekonomisk lönsamhet för järnvägsoperatörerna[2].

ATC och ERTMS bygger på samma grundteknik med fasta blocksträckor och körsignal innan ett tåg kan köra in på en blocksträcka. Ett modernare sätt att konstruera ett signalsystem är att låta säkerhetsavståndet till hinder kontinuerligt styras av tidsavståndet till eventuella hinder i banan, så kallad moving block.

Ett signalsystem med moving block kan öka kapaciteten cirka 25% på dubbelspår om tågen har relativt lika egenskaper. Det innebär att minsta tillåtna avstånd mellan tåg blir hastighetsberoende och man kan packa tågen tätare vid lägre hastighet och att de glesas ut vid högre hastighet. Denna variant (ERTMS Level 3) befinner sig dock fortfarande endast på idéstadiet, det finns inga specifikationer eller produkter framme.

Det finns några seglivade myter avseende det svenska ATC systemet. Specifikationen för ATC har förvisso 25 år på nacken men det är inte många

andra system i Europa som har bättre prestanda i form av säkerhet och kapacitet på spår. Den ERTMS specifikation som finns installerad i Sverige (ERTMS nivå 2, specifikation 2.3.0d) ger tvärtemot sämre spårkapacitet än ATC. Kommande ERTMS specifikationer utlovas ge högre kapacitet men dit har man ännu inte kommit trots årtal av utvecklingsarbete.

Nästa generation av ERTMS ("Baseline 3") kommer att kräva upprepade kostsamma uppgraderingar för att fordon och infrastruktur skall fungera ihop, exempelvis till ny teknik för kommunikation med radioblockcentraler när GSM-tekniken fasas ut. ERTMS är ännu inte ett stabilt system som tillåter samkörbarhet annat än inom regionalt avgränsade järnvägsnät vilket medför att nya gränser skapas inte bara mellan länder utan också inom ett land.

Det finns ett stort underhållsbehov i dagens järnväg och Tågoperatörerna bedömer att en fördubbling av underhållsatsningarna över kommande planperiod ger större avkastning för samhället än en investering i ERTMS. Systemet ger idag ingen företagsekonomisk nytta för operatörerna, det kräver investeringar men bidrar inte till ökade intäkter, minskade kostnader eller ökad kvalitet.

- Gör en paus i ERTMS-utrollningen och byt system först när det finns en gemensam version av ERTMS i Europa och ekonomiska incitament i form av bättre och billigare teknisk utrustning som medger ökad användning av befintlig spårkapacitet.

[1] "We have replaced around 20 national signalling systems in Europe with 50 non-interoperable dialects of ERTMS, something we should not be very proud of", European Railway Agency executive director Mr Josef Doppelbauer vid UIC High-Speed Rail World Congress in Tokyo 8 juli 2015

[2] SJ:s ref HK 2012-0291/4600. Svar från European Railway Agency (ERA), ref L002 31 maj 2012 och DG MOVE ref ARE641849 18 juni 2012. I ERA:s svar anges "There seems to be some scarcity of cost / benefit analyses regarding ETCS above project level"

Green Cargo erbjuder näringslivet säkra, kapacitetsstarka och hållbara transporter till cirka 200 platser i Skandinavien och med partners når vi

närmare 1000 i övriga Europa. Vårt transportarbete uppgick till 9,7 miljarder nettotonkm 2024. Nästan 98 procent av vårt totala transportarbete sker med eldrivna lok där elen uteslutande kommer från fossilfria källor. Varje vardag kör vi 31 miljoner nettotonkilometer och ersätter därmed 9 000 lastbilstransporter i vägnätet. Vi har 1 750 anställda, och har en årsomsättning på 4,2 miljarder SEK (2024).

Kontaktpersoner



Pressjour

Presskontakt

010-455 40 02



Stephan Ray

Presskontakt

Chef Kommunikation & Public Affairs

stephan.ray@greencargo.com