

Remissvar TRV 2012/87263 ERTMS Korridor B

Trafikverket  
Anders Strandberg  
Att: Monica Nilsson  
781 89 Borlänge  
[trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

SWEDTRAINS styrelse  
genom Magnus Davidsson

## Remissvar Förslag till plan för införande av ERTMS på korridor B i Sverige, TRV 2012/87263

SWEDTRAIN är branschföreningen för järnvägsindustrin i Sverige. Bland medlemsföretagen finns flera av världens största tillverkare av tåg och signalsystem, tillhandahållare av underhåll och verkstadskapacitet samt forskningsinstitut. SWEDTRAIN representerar alltså en stor del av järnvägssektorns viktigaste aktörer.

Vi lämnar härmed vårt remissvar i detta ärende.

Frågor kring remissvaret kan ställas till Magnus Davidsson på 08-782 08 09 eller [swedtrain@teknikforetagen.se](mailto:swedtrain@teknikforetagen.se).

Med vänlig hälsning

Styrelsen för SWEDTRAIN – Föreningen Sveriges  
Järnvägsindustrier

Magnus Davidsson

## 1. Inledning

För att Sverige och Europa ska vara konkurrenskraftigt krävs ett långsiktigt hållbart och integrerat transportsystem. En ökad och mer gränsöverskridande järnvägstrafik är en förutsättning för detta. Signalsystem är en väsentlig del av järnvägssystemet, som därför behöver utvecklas. ERTMS är ett av verktygen som Europa beslutat för att åstadkomma denna förbättring. Moderna signalsystem har hög säkerhet, möjliggör ökad kapacitet, kortare restider, lägre drifts – och underhållskostnader samt ökad interoperabilitet. Inom EU och i en rad andra länder runt om i världen är ERTMS därför idag på stark frammarsch, 62 000 km och 7 500 fordon är utrustade eller under kontrakt i totalt 38 länder.

Järnvägen är det trafikslag som i ett systemperspektiv är det mest komplicerade. Fordon, räls, strömförsörjning, signalsystem, trafikledning och sidosystem måste fungera var för sig och dessutom fungera ihop. Att byta signalsystem i ett befintligt järnvägssystem är ett komplicerat projekt där noggrann planering, verifiering och samordning är helt nödvändigt för ett framgångsrikt projekt. Oplanerade störningar eller att stänga av Södra Stambanan längre än nödvändigt är inget bra alternativ. Det är därför viktigt att det i detta projekt finns någon som har helhetsansvar och vet vad ändringar i en del får för följd effekter i andra delar. Ingen annan än Trafikverket kan ta denna roll.

Bland SWEDTRAINs medlemsföretag finns några av världens största tillverkare av tåg och signalsystem, tillhandahållare av underhåll och verkstadskapacitet samt forskningsinstitut. Tillverkarna har som underleverantörer ett stort ansvar för att detta projekt ska bli framgångsrikt.

## 2. Sammanfattning

Att byta signalsystem i ett befintligt järnvägssystem är ett komplicerat projekt där noggrann planering, verifiering och samordning är helt nödvändigt för ett framgångsrikt projekt. Järnvägsindustrin i Europa kommer att kunna leverera utrustning och kompetens utifrån den tidplan som Trafikverket redovisar, under förutsättning att godkännandeprocessen är effektiv.

För att projektet ska bli framgångsrikt anser SWEDTRAIN att det är helt nödvändigt att Trafikverket tar sitt helhetsansvar för införandet av ERTMS. Viktiga delar av detta helhetsansvar är att säkerställa integrationen mellan ombord och marksystem, att tillhandahålla testlab och testspår samt att ha planering för och kunskap om samtliga delar som behövs för ett lyckat projekt. SWEDTRAIN anser att denna plan tydligare behöver beskriva hur Trafikverket tänker ta detta helhetsansvar och vem som ska ansvara i de fall Trafikverket inte kan göra det.

Ett djupare underlag behövs för att bedöma projektets organisation och plan samt de projektrisker som föreligger. Då kan också mer detaljerade synpunkter lämnas.

#### SWEDTRAINS förslag och budskap till Trafikverket

- Järnvägsindustrins samlade uppfattning att den kommer att kunna leverera utrustning och kompetens utifrån den tidplan som Trafikverket föreslår, under förutsättning att godkännandeprocessen är effektiv
- Trafikverket behöver definiera eget och andras ansvar tydligare
- Trafikverket ansvarar för att säkerställa integration mellan mark- och ombordsystem, och för att göra det behöver Trafikverket snarast
  - definiera procedurer för detta
  - upprätta eller tillhandahålla lab för korstestning
  - tillhandahålla testspår
  - utveckla hur man tänker leda arbetet med att lösa ev. brister i kompatibilitet
- Trafikverket behöver detaljera tidplanen, SWEDTRAIN förutsätter att en mer detaljerad plan kommer att remissas
- Trafikverket bör visa hur projektrisker beaktats
- Trafikverket bör kartlägga vilka förberedande kringaktiviteter utförda av andra, som behöver ske för att projektet ska bli framgångsrikt
- En effektivare godkännandeprocess behöver utarbetas

### 3. Industrins leveranskapacitet är inte en flaskhals

En viktig förutsättning för leverantörerna är förutsägbarhet, dvs att de planer och prognoser som utarbetas kan användas för att planera investering i teknik, kapacitet och kompetens. Utifrån den tidplan som nu presenteras är industrins samlade bedömning att:

- Industrin har mycket användbar erfarenhet från många projekt i resten av Europa och världen
- Produktions – och verkstadskapacitet samt kompetensförsörjning kommer att räcka till
- 3,5 års tid för serieinstallationer av ombordutrustning räcker, under förutsättning att godkännandeprocessen är effektiv.
- Etablerad teknik och produkter för projektet finns redan framtagna. Industrin kan tillhandahålla produkter för ombordutrustning som är certifierade för BL2.3.0d. För respektive fordonsgodkännande krävs förstås tillgång till spår för test samt en godkännandeprocess som inte begränsar godkännandet till trafik enbart på linjer där tester genomförts. Dessa förutsättningar ligger utanför industrins möjlighet att lösa på egen hand.

## 4. Nödvändigt att Trafikverket tar helhetsansvar för införandet av ERTMS

### Ansvarsfördelning behöver definieras tydligare

SWEDTRAINS medlemsföretag Alstom, Bombardier och Siemens har framgångsrikt levererat och installerat signalsystem till ett stort antal järnvägar runt om i världen. Oftast har beställaren i egen regi haft kontroll över hela det tekniska och organisatoriska systemet (räls, signalsystem, strömförsörjning, fordon, sidosystem, inköp, organisation etc.). Så är numera inte grundmodellen i Sverige. Trafikverket har dock fått i uppdrag att för införandet av ERTMS utveckla hur man tänker ta ett helhetsansvar och identifiera vilka frågeställningar och processer man inte kan ansvara för. För dessa ska man peka ut vem som bör vara ansvarig. SWEDTRAIN anser att Trafikverket bör beskriva denna generella ansvarsbild mycket tydligare i denna utredning, även om utredningen "bara" omfattar södra stambanan. Både vem och hur behöver definieras.

Exempel på områden där Trafikverket behöver öka sitt engagemang och ansvar jämfört med normalt är utrustningen ombord på tågen samt säkerhetsgodkännandeprocessen för tåg och marksystem.

### Säkerställa integration mellan ombord – och marksystem

En del av Trafikverkets helhetsansvar bör vara att säkerställa integrationen mellan ombordsystem och marksystem. Detta behöver göras enligt definierade procedurer som säkrar produktkompatibilitet i Sverige. Idag finns inte något utpekat "systemägaransvar" för ERTMS varken på nationell eller europeisk nivå. Det har medfört att varje medlemsstat själv får ta ansvar för produktkompatibilitet eftersom det ligger utanför en enskild leverantörs ansvarsmöjlighet. Vidare behöver Trafikverket tydliggöra planen för att säkerställa genomförandet av integrationsarbetet.

Konkret bör Trafikverket formalisera procedurer för detta samt upprätta eller tillhandahålla ett lab för korstestning av systemen. Man behöver även tillhandahålla testspår i enlighet med europeisk standard, med tillräckligt varierade förutsättningar och med funktionalitet motsvarande södra stambanan. Procedurer, lab och testspår behöver finnas tillhanda snarast för att undvika risker för försening eller ökade kostnader i samband med förnyade fordonsgodkännanden. Trafikverket behöver därför redan nu i denna plan specificera var och hur dessa tester kan ske, alternativt redovisa en mer detaljerad plan för hur denna kapacitet ska tas fram.

Trafikverket bör också i denna plan utveckla hur man tänker leda arbetet med att lösa eventuella brister i kompatibilitet och andra systemfel som uppstår under testfasen eller eventuellt senare i projektet.

## 5. Tidplanen behöver detaljeras

För ett så ekonomiskt betydande och tekniskt komplicerat projekt som byte av signalsystem i det svenska järnvägssystemet, och i första hand på Södra Stambanan, behöver tidplanen egentligen vara mer detaljerat beskriven för att synpunkter ska kunna lämnas. SWEDTRAIN förutsätter därför att en mer detaljerad tidplan kommer att remissas längre fram.

Den övergripande planeringen framgår dock. Kring den önskar SWEDTRAIN framhålla att:

- Det är realistiskt för industrin att leverera utrustning, installation, utbildning m.m. enligt den föreslagna tidplanen under förutsättning att godkännandeprocessen är effektiv.
- Planen är beroende av ett antal externa förutsättningar och beslut. Trafikverket bör beskriva hur planen kan komma att ändras ifall någon av dessa inte uppfylls, t ex STM-leverans Sverige eller Danmark.
- Lab och testspår tillgängliga snarast är en förutsättning för att tidplanen ska hålla.
- En annan tidskritisk aktivitet i tidplanen bedömer vi vara installationen av ombordutrustning. Det är viktigt att säkerställa att den inte kommer igång för sent. Den viktigaste åtgärden här är att beslut tas i närtid om finansieringsformen för ombordutrustning så att beställningar kan starta. Detta gäller även arbetsfordon.
- Det är viktigt att Trafikverket har kartlagt förberedande kringaktiviteter som Trafikverket inte själva ansvarar för, men som behövs för att projektet ska kunna genomföras framgångsrikt. För dessa kringaktiviteter behöver Trafikverket säkerställa att berörda parter får tillräcklig information så att resurser kan säkerställas och aktiviteterna kan genomföras i tid.

## 6. Projektplanen behöver tydligare belysa projektrisker

SWEDTRAIN saknar en beskrivning av vilka projektrisker Trafikverket har identifierat och hur projektplanen anpassats efter dessa risker. Det är nödvändigt för att skapa förtroende för planen att visa hur risker har beaktats. SWEDTRAIN deltog i riskmötet som hölls under hösten 2012 och bidrar gärna i framtida riskanalyser i projektet. Riskanalyser behöver uppdateras och detaljeras när projektplanen uppdateras och blir mer detaljerad.

## 7. Godkännandeprocessen behöver effektiviseras

Det finns en potential att trimma godkännandeprocessen rent administrativt så att ledtider för granskning kan minskas. Detta måste dock ske utan att tumma på själva säkerhetsgranskningen. Exempel på förbättringar kan vara att införa rutiner för ibruktagning som avsevärt förkortar avställningstider för fordon. Ytterligare ett exempel för att minimera störningar i samband med fordonsgodkännanden skulle vara att säkerställa handläggningskapacitet på Trafikverket (infrastrukturkapacitet) och Transportstyrelsen (godkännanden).

En annan viktig fråga är hur det tydligare kan definieras vad Notified Body ska ha för acceptanskriterier för dokumentation och tester så att risken för godtycklighet och personberoende bedömningar riskerar att dra ut godkännandeprocessen i tid. Godkännandeprocessen riskerar annars att bli en kostbar och försenande faktor i projektet.

SWEDTRAIN förordar att ett separat projekt kring detta kan behöva upprättas under ledning av Trafikverket. SWEDTRAIN bidrar gärna i arbetet.