

Vilka möjligheter och utmaningar/risker ser ni, (resurser, kapacitet, kompetens)?

Verkstadskapacitet,
utrymme i fordon

Nytt fordonsgodkännande
vid FRMCS-införande och
osäkert vad nya TSDn
innebär

Fordonstillgängligheten
går ner. Lång
verkstadstid...

Risker med komplex process
och förseningar i tidplan.
Godkännande processen är
viktig att förenkla så mycket
som möjligt.

Resursbrist på konsultsidan.
Kompetensbrist på
konsultsidan. Att Trafikverket
inte har
kapacitet/kompetensbrist vad
gäller upphandling och inköp
av seriösa konsulter som
levererar med kvalitet.

Risk med
fordonsgodkännandet om
det ska vara ett per land för
gränsöverskridande trafik.
Mycket bra om det går att
lösa på Europaniå.

Brist på verkstäder för
ombyggnad Svårt att hitta
gemensam plattform för alla
fordon i Sverige Hur kan vi
använda Ram avtal från TRV
om vi ska uppgradera befintlig
utrustning? Koppling till ETCS
BL 4

utmaning framförallt
resursmässigt i form av
ekonomi och personal.

Vilka möjligheter och utmaningar/risker ser ni, (resurser, kapacitet, kompetens)?

Västtrafik besitter idag ingen kompetens för hantering av FRMCS implementation i fordonsflottan.

bristen på införandestrategi för hela systemet. Kalkylen är inte klar, inte specen, inte heller maktmedel för att få alla att göra sitt. Detta är den absolut största införanderisken

Som operatør i Norge er vi veldig usikre på progresjonen for det arbeidet som gjøres i Norge. Manglende informasjon og involvering er et problem.

Att det finns produkter tillgängliga, att det finns tid för planering och övergång, att trafikverket är tydliga med (ännu tydligare än dig) gränssnittet mellan TRV och fordonsägarna.

fördel med ny teknik (ersätter flera äldre system som ändå behöver bytas). Nytt gränssnitt på fordonen, ny lagstiftning kommer in (både bra och dåligt) Bandbredd! införande utmaningar

Resursbrist på installationssidan. Under ungefär samma tidsperiod skall Blåljusmyndigheter gå från Rakel till SWEN.

Standardisering kan sänka kostnad och förenkla godkännande. Risker: verkstadskapacitet, integrationskompetens och höga engångskostnader per fordonstyp.

Vi har mer än 100 fordon med ETCS som inte klarar uppgraderingen till BL4, mycket kostsamt och tidsmässigt utmanande Risk att även behöva byta GSM-R enheter i stort antal lok

Vilka möjligheter och utmaningar/risker ser ni, (resurser, kapacitet, kompetens)?

Tekniska specifikationer
försenade

Det beror på vad som krävs för
att få montera utrustningen.
Utbildningskrav, kostnad för
denna o.s.v. Kan installationerna
(flottan) utföras över längre tid
kan det vara enklare ur
resurssynpunkt.

Det behövs en
kostnad/nyttokalkyl
innan man startar
införandet

Komplicerad
godkännandeprocess,
tillkommande kostnader för
fordonsägare/Järnvägsföre
tag

Är upplägget med statligt
tecknat ramavtal som kan
användas av privata aktörer
förenligt med LOU/LUF finns
risk för bakslag?

Utmaningar / risker: Fordon ur
trafik under installation och
godkännande Behov för
uppdatering av dokumentation
Utbildning / utbyggnad av
erfarenhet för underhåll
Godkännandeprocess Nya
tekniska fel

Kostnad, sent med TSD.
samt kapaciteten i
verkstäderna

Det är långa ledtider för att
upphandla och därefter
genomföra
fordonsförändringar. Så det är
en stor utmaning att bygga om
fordon till den föreslagna
tidplanen för införande av
FRMCS.

Vilka möjligheter och utmaningar/risker ser ni, (resurser, kapacitet, kompetens)?

Utmaningar: Kostnader i allt, vilket är utmanande i en bransch med låg lönsamhet, verkstadskapacitet och detta i en tid då många lok också ska byggas från ATC2 till ETCS.

Vad är förutsättningarna för att ni ska komma igång med processen/förberedelser?

Tydliga instruktioner och direktiv från er, så det finns en röd linje o följa

Tydlighet om godkännandeprocessen från TS/ERA

Goda förutsättningar att komma igång

Tydligare information om resursbehov och upphandlingsformer så konsultsidan kan matcha med kompetens och organisation.

Tydliga tidsplaner
Leverantörer som finns redo

Tydlighet gällande vad och när utrustning måste vara installerad baserat på implementationen på landsidan.

vi behöver veta vad vi ska köpa, leveranstid, priser.

Att det klargörs hur finansieringen ska ske och vilka ekonomiska medel som kommer att erbjudas fordonsägare. Att det sätts upp delmål där fordonsägare ska rapportera in status.

Vad är förutsättningarna för att ni ska komma igång med processen/förberedelser?

införandestrategi för hela systemet måste vara framtagen. Kalkylen måste vara klar,, specen, samt maktmedel för att få alla att göra sitt.

Krav klara, helst en " färdig" produkt tydlig tidplan. (införande plan!) långa ledtider i flera led.

Tidig kravbild, tydlig migrationstidplan, klar ansvarsfördelning samt besked om vad ramavtalet omfattar för design, installation, test och godkännande.

Direkte involvering i projektet som operatør Vi har grensekryssande trafikk mellom Norge og Sverige og vil snart også ha trafikk til Danmark. Men i sum, involvering er et bra sted å starte!

Att ekonomiska beslut tas av ledningen. Väl underbyggda kalkyler får både investering och drift.

När TRV har redogjort för samtliga beroenden (FRMCS) som finns för en fordonsägare, och status på dessa och trafikverkets roll i arbetet. Idag: gränssnittet mellan TRV och Fordonsägaren ej tydlig.

Tilgjengelige produkter i tid

TSD måste finnas tillgängligt för både FRMCS och kompatibel ETCS BL4 med god framförhållning

Vad är förutsättningarna för att ni ska komma igång med processen/förberedelser?

Att det finns en tydlig deadline så att det tas på allvar och inte skjuts på framtiden.

Godkända produkter DKK?, tydlig tidplan, ramavtal

Information om tillgängliga komponenter och krav för installation

Stora stöd från riksdagen, samt enklare process för att få de hela som ska funka

Godkännandeprocessen måste vara känd då den påverkar ett genomförandeprojekt samt att TSD:er behöver vara på plats.

Specarna måste vara fastställda och utrustning behöver vara tillgängliga så att vi kan se fysisk storlek, ev kompatibilitet etc

Är ni intresserade av att delta i framtagandet av ramavtal?

troligen inte

Ja, definitivt

Ja, på konsultsidan för projektering av infrastrukturen.

Västtrafik är intresserade av att delta i framtagandet av ramavtal.

Då måste vi veta vad en rimlig kostnad är samt hur koppling mot ERTMS ser ut mm

ja

Ja. Särskilt värdefullt att bidra med perspektivet från en mindre befintlig fordonsflotta kring retrofit, integration, underhåll och homologering.

Om det tar fram ett ramavtal så är det nödvändigt, för att senare kunna göra avrop emot.

Är ni intresserade av att delta i framtagandet av ramavtal?

I den grad det er aktuelt for oss som operatør, absolutt. Men, det er Norske tog som er eier av materiellet, så det er kanskje der eierskapet til prosessen ligger..

Ja

N/a

ja, men vi har extrem resursbrist som begrensar vår förmåga

jag är för dåligt insatt i sånt.

Det är troligen intressant för att öka sannolikheten att det blir användbart. Det ger förhoppningsvis på köpet även en insikt om tillgängliga hårdvarualternativ från leverantörerna.

Ja, tveklöst

Absolut!

Är ni intresserade av att delta i framtagandet av ramavtal?

Ja!

Ja

Ja. För att öka sannolikheten att vi kan nyttja ramavtalet så måste vi medverka vid dess framtagande.

Absolut