



Diarienummer: I2021/02884

Vossloh Nordic Switch Systems remissvar: *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033*

Inledning och bakgrund till Vosslohs remissvar

Vossloh Nordic Switch Systems, fortsättningsvis Vossloh, är Nordens ledande leverantör och ett av världens ledande företag med heltäckande kompetens inom allt som rör modern spårteknik.

Vossloh är huvudleverantör av spårväxlar och därtill anknuten materiel till Trafikverket och bane NOR i Norge. Vi följer därför med stort intresse den positiva utveckling som svensk järnväg har haft de senaste 25 åren. Det förslag till nationell plan som Trafikverket nu presenterat är ambitiöst och innehåller många positiva delar.

Vossloh har varit delaktigt i processen med framtagande av Swedtrains remissvar, som vi som medlem står bakom. Här vill vi fördjupa några perspektiv genom att fästa uppmärksamheten på faktorer som vi menar kan utvecklas ytterligare i det beslut som regeringen kommer att fatta om planen. Sammanfattningsvis bör regeringens beslut:

1. **Öka systematiskt, långsiktigt och strategiskt fokus på reinvesteringar och underhåll.** Tydliggöra de strategiska målen för Trafikverkets tillgångsförvaltning och värdera riskerna i det fall de inte nås. Mer resurser till reinvesteringar och underhåll vore samhällsekonomiskt effektivt.
2. **Kräv en ökad produktivitet.** För att möta ökade kostnader kan Trafikverket införa nya arbetssätt med mer arbete gjort på kortare tid "i spår" och rutiner med återbruk av spårmateriell och funktionsansvar hos leverantörer.
3. **Uppmärksamma kompetensbrist som en risk.** En stor risk för järnvägen är den överhängande kompetensbristen. Denna fråga bör ges större vikt och lyftas in i den nationella planen.
4. **Styr mot en kraftfullare digitalisering.** En snabbare och mer aktiv digitalisering av järnvägen möjliggör effektivare användning av resurserna.

Vossloh Nordic Switch Systems AB

Postadress
Box 1512
271 00 Ystad

Telefon
010-160 11 00

E-post
VNSS.Vosslohinfolpost@vossloh.com

Hemsida
vossloh-nordic.com



Järnväg är high-tech

Den svenska järnvägen består av cirka 14 200 kilometer spår och cirka 11 000 spårväxlar. Tillsammans med signaler, elförsörjning, telekom, sensorer, säkerhetssystem och annan teknik är detta sannolikt den mest komplexa, högteknologiska anläggning som finns i Sverige – dessutom i geografien utsträckt från Riksgränsen till Ystad.

Bilden av den svenska järnvägen är ibland daterad. Det högteknologiska innehåll som nu tillförs anläggningen och det rullande materialet är av yppersta klass. Det gäller självfallet säkerhet men också alltmer krav på kontinuerlig övervakning för att säkerställa tillförlitlighet i driften och ett optimalt underhåll.

Vossloh menar att byggande och underhåll av järnvägsanläggningen bör betraktas som en del av den avancerade tillverkningsindustrin. Detta betraktelsesätt har betydelse för hur man från stat och myndigheter förhåller sig till de entreprenörer och leverantörer som är engagerade i järnvägens infrastruktur. Oftast är det avancerat ingenjörsarbete och insatser av kunniga yrkesarbetare som krävs för att, som i Vosslohs fall, konstruera, tillverka och leverera en spårväxel. Vår internationella erfarenhet från 20 olika länder byggs in i våra produkter och tjänster. Det är med detta perspektiv Vossloh nedan utvecklar sina synpunkter på den nationella planen.

1. Öka fokus på reinvesteringar och underhåll

Den finansiella ram för investeringar, reinvesteringar och underhåll av Sveriges järnväg som riksdagen fastställt är ambitiös och ligger väl i linje med de transportpolitiska målen och målen för en hållbar utveckling.

Naturligtvis hade en än högre ram varit önskvärd av många skäl, inte minst för att säkerställa kvalitet och robusthet i hela järnvägsnätet, inklusive det lågtrafikerade. Vossloh delar därför Trafikverkets grundläggande inställning, som den framkom i det inriktningsunderlag som togs fram, att nya stambanor borde finansieras vid sidan av den ordinarie planeringsramen, eftersom detta skulle frigöra de stora resurser som är öronmärkta för nya stambanor – 107 miljarder kronor – till andra viktiga investeringar, underhåll och upprustning av befintliga banor.

Vidare vill Vossloh understryka de farhågor när det gäller järnvägsanläggningens långsiktiga utveckling som Trafikverket pekar på. Ett exempel: Enligt Trafikverkets anläggningsregister har nuvarande spårväxelbestånd en medianålder om 60 år. Tar man enbart växlarna i så kallade huvudspår sjunker medianåldern till 30 år, det vill lika mycket som den beräknade tekniska livslängden hos den modernaste spårväxeln. Av planen framgår inte tydligt hur den situationen förväntas utvecklas fram till 2033. Tydliga visioner för tillståndsutvecklingen av de kritiska anläggningsdelarna vid planperiodens utgång bör sättas och omvandlas till

Vossloh Nordic Switch Systems AB

Postadress
Box 1512
271 00 Ystad

Telefon
010-160 11 00

E-post
VNSS.Vosslohinfolpost@vossloh.com

Hemsida
vossloh-nordic.com



konkreta förvaltningsstrategier med en målstyrd balans mellan fortsatt underhåll och nödvändiga reinvesteringar.

Vossloh bedömer att behoven för vidmakthållande kommer att öka i framtiden. En ökad trafikering skapar större slitage och därmed snabbare nedbrytning av anläggningen, vilket medför högre underhållskostnader. Den ökade trafikeringen påverkar också tillgången till tid i spåren för banarbete, vilket medför ökade kostnader men även svårigheter att utföra den mängd arbeten som krävs med nuvarande metoder och produktivitetsnivåer.

Vossloh menar därför att det vore samhällsekonomiskt effektivare att utföra mer förebyggande underhåll och reinvesteringar än vad Trafikverket valt att prioritera i den gällande planen. För att nå dit fordras dock en rad produktivitetshöjande åtgärder, då förebyggande underhåll och ökade reinvesteringar kräver tillgång till spår som den ökande trafiken inte medger.

2. Kräv ökad produktivitet

I förslaget till nationell plan redovisar Trafikverket sina tankar om den kostnadsutveckling som spräckt ramarna för de större infrastrukturprojekten. Vossloh har noterat att regeringen genom infrastrukturministern varit tydlig med att den modell som nu används inte är hållbar i längden. "Mer järnväg och väg för pengarna" är ett uttalat krav.

Vossloh menar att den önskade produktivitetsutvecklingen förutsätter ett paradigmskifte i sättet att bygga, men framför allt underhålla, anläggningen. Vossloh anser att lärdomar från andra branscher och andra länder, som till exempel Schweiz, skulle kunna tillföra stora värden och sänka kostnader. Det kan gälla en så enkel sak som att industrialisera och systematisera processen för att helt byta ut en trasig växel mot en ny, för att på så sätt korta tiden för avbrott i trafiken och därmed minimera de samhällsekonomiska förlusterna. Att försöka laga på plats eller enbart byta ut en komponent, tar normalt längre tid och riskerar dessutom att behöva upprepas nästa gång något krånglar eller går sönder. Då kan den trasiga växeln sedan lagas och renoveras under kontrollerade former i fabrik, för att därefter återbrukas på en annan plats. Ett sådant cirkulärt förhållningssätt är både ekonomiskt och miljömässigt fördelaktigt.

Vossloh bejaktar kraftfullt Trafikverkets långsiktiga mål att ur ett livscykelkostnadsperspektiv skapa rätt kombination av förebyggande och avhjälpande underhåll och att styra mot en ökad andel förebyggande underhåll. Vossloh välkomnar om det ges möjlighet för leverantörer ta ett större funktionsansvar för underhållet inom ramen för en mer industriell process. Ett funktionsansvar som lägger delar av driftansvaret hos leverantören ökar incitamenten och möjligheterna till att bygga mer hållbara lösningar. I förlängningen innebär det lägre kostnader, färre trafikstörningar och ett minskat koldioxidutsläpp.

Vossloh Nordic Switch Systems AB

Postadress
Box 1512
271 00 Ystad

Telefon
010-160 11 00

E-post
VNSS.Vosslohinfolpost@vossloh.com

Hemsida
vossloh-nordic.com



3. Uppmärksamma kompetensbrist som en risk

De höga politiska ambitionerna gällande infrastruktur väcker också frågor. Flera av dessa lyfts av Trafikverket, men hade enligt Vossloh förtjänat än större uppmärksamhet.

Den kompetensbrist som råder när det gäller personal på i stort sett alla nivåer inom svensk järnväg är besvärande, för att inte säga akut. De initiativ som hittills tagits av regering, verk och andra intressenter har varit välkomna, men är ännu inte tillräckliga.

Vossloh vill fästa regeringens uppmärksamhet på de tydliga varningssignalerna från Trafikverket. Verket skriver att man har behov av en marknad som har kapacitet och förmåga att genomföra *alla* planerade åtgärder och som svarar mot framtida behov. Man skriver även att resurs- och kompetensbrist inom anläggningsmarknaden riskerar att leda till ökade kostnader, till att planerade åtgärder inte kan genomföras samt till att transportsystemet inte kan ställas om i den snabba takt som krävs för att nå klimatmål och andra mål som är viktiga för ett mer hållbart samhälle.

Vidare visar Mälardalsrådet i sin rapport *Bristen på samhällsbyggare inom infrastruktursektorn* på att det inom kort kommer att vara kompetensbrist, snarare än brist på medel för underhåll och investeringar, som blir flaskhalsen för de politiska ambitionerna att storsatsa på järnvägen.

Initiativet att etablera ett så kallat Järnvägscollege med inspiration från Teknikcollege och Vård- och omsorgscollege, som just nu undersöks av Trafikverket som en del av regeringsuppdraget Kompetensförsörjning inom Järnvägssektorn, är lovvärt. Vossloh välkomnar att företag, myndigheter och organisationer inom järnvägsbranschen gemensamt kraftsamlar runt kompetensfrågor. Vi menar att detta kan vara en nödvändig, men inte tillräcklig, åtgärd för att säkerställa kompetensförsörjningen. Det fokus som läggs på gymnasieskola och YH-utbildningar behöver vidgas.

Trafikverket föreslår också att man får i uppdrag att inrätta ett nationellt råd för kompetensförsörjningsfrågor inom infrastrukturbranschen, med fokus mot järnvägsbranschen, för att förbättra samverkan mellan Trafikverket, Universitetskanslersämbetet (UKÄ), branschen och lärosäten, Myndigheten för yrkeshögskolan och dess utbildningsanordnare inom järnvägssektorn. Även detta är ett lovvärt initiativ.

Vossloh delar Trafikverkets och Mälardalsrådets farhågor när det gäller den brist på kompetens på i stort sett alla nivåer som gäller inom järnvägssektorn. De insatser som görs inom till exempel JBS, Trafikverket och Mälardalsrådet är bra steg på vägen.



Synliggör järnvägssektorn i utbildningssystemet

Vossloh saknar dock ett uttalat mål, som borde vara att skapa ett utbildningssystem som är inriktat mot järnvägssektorn. I dag saknas i stort sett helt fokus på järnvägens kompetensförsörjning i utbildningssystemet. Det är dags att åtgärda detta.

Vossloh skulle gärna se att det uppdrag som regeringen gett Trafikverket när det gäller kompetensförsörjning för branschen följdes upp och vidgades till att i än högre grad inkludera och bejaka initiativ som tas runt om i landet.

Vossloh menar att det är viktigt att hela kedjan av leverantörer och entreprenörer ges möjlighet att engagera sig i kompetensförsörjningsfrågan. Vossloh delar gärna med oss av erfarenheter av utbildningsinsatser i vår koncern, exempelvis i Tyskland. Vi är beredda att operativt och relativt omgående engagera oss i uppbyggnaden av en attraktiv utbildningsstruktur för järnvägsbranschen.

Vossloh anser att ett mer kraftfullt, systematiskt men framför allt ännu mer operativt angreppssätt krävs för att snabbt säkerställa att kompetensbrist inte blir den flaskhals som gör att de politiska ambitionerna inte kan nås. Branschens kompetensförsörjning är en vital fråga som kommer att påverka planen i en svåröverblickbar omfattning. Därför måste frågan om kompetensförsörjningen lyftas in som en del i Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Annars riskerar hela planen att gå om intet.

4. Styr mot en kraftfullare digitalisering

En växel i järnvägsanläggningen är en högteknologisk produkt, designad och tillverkad av skickliga ingenjörer och montörer i en avancerad tillverkningsprocess. I dagsläget är "okänt fel" den främsta felorsaken som Trafikverkets underhållsentreprenörer rapporterar. Så många som 40 % av alla rapporterade spårväxelfel i Trafikverkets register dokumenteras som fel av okänd orsak. Om orsaken inte är känd blir det inte heller möjligt att fastställa vilka lösningar som skulle få bukt med problemen. Den kunskap som byggs in i växeln och de data som denna genererar skulle på ett mycket aktivt sätt kunna användas för att öka det förebyggande underhållet på ett optimalt sätt.

Vossloh menar att Trafikverket bör ta tillvara dessa möjligheter mer aktivt än i dag.

I förslaget till den nationella planen nämns digitalisering endast i förbigående. Vossloh menar att det tydligt behöver uttalas från regeringen att Trafikverket aktivt och snabbare behöver driva igenom en än kraftfullare digitalisering, då det möjliggör en effektivare användning av resurserna. Med mer automatiserad tillståndsovervakning och kontinuerliga tillståndsanalyser blir Trafikverket mer träffsäkra i sina åtgärder.

Men det handlar inte så mycket om teknikutveckling, snarare om att tillämpa effektivare processer – och att bygga Trafikverket till en organisation som kan ta beslut och agera

Vossloh Nordic Switch Systems AB

Postadress
Box 1512
271 00 Ystad

Telefon
010-160 11 00

E-post
VNSS.Vosslohinfolpost@vossloh.com

Hemsida
vossloh-nordic.com



utifrån tillgängliga data. Med rätt processer kring digitalisering så kan den leverantör som utvecklats, konstruerat och tillverkat en kritisk infrastrukturkomponent – och som har en hög och unik kompetens med värdefulla insikter om produktens nedbrytningstid – ytterligare förlänga och optimera komponentens prestanda.

Vossloh ser gärna att nya modeller och processer för denna typ av övervakning och analyser blir föremål för konkreta projekt, öppnare samverkan och innovationsupphandlingar som leder till nya och mer effektiva lösningar av den grundläggande problematiken – att genomföra förebyggande underhåll och reinvesteringar optimalt i ett livscykelkostnadsperspektiv.

Stockholm, Ystad och Örebro den 17 februari 2022

Bertrand Gryspeert,
verkställande direktör Vossloh Nordic Switch Systems AB