



2022 avsattes cirka 11 miljarder kronor för järnvägsunderhåll.

Foto: Veronika Ljung-Nielsen

TÅGTRAFIKEN.

## Underhåll av järnvägen kritiseras: "Behöver se över hur man arbetar"

**Annan planering av arbetet på Västra stambanan skulle göra det möjligt att använda en snabbare metod för kontaktledningsbyten. Trafikverket behöver se över hur man arbetar, menar forskare som DN pratat med.**

DN har tidigare skrivit om kritik mot ett kommande arbete med kontaktledningsbyte på Västra stambanan – en av landets viktigaste järnvägssträckor. Trafiken kommer att halveras under cirka två år och Trafikverkets val av metod har ifrågasatts för att ta onödigt lång tid.

Jörgen Jumark är senior rådgivare och ansvarig för affärsutveckling på järnvägsentreprenören Infranord, företaget som förfogar över det så kallade trådbyteståget – den snabbare metoden för kontaktledningsbyten som inte är aktuell för arbetet på Västra stambanan.

Trafikverket har i underlag för andra liknande projekt slagit fast att det inte går att kräva i en upphandling att trådbyteståget används, eftersom inte alla entreprenörer har tillgång till det. Men enligt Jörgen Jumark finns det

ingenting i upphandlingarna som hindrar Infranord från att sätta in metoden i sådana projekt. Däremot gör Trafikverkets sätt att planera projekten det svårt för bolaget att använda metoden på ett lönsamt sätt.

– Det hänger ofta ihop med den trafik som Trafikverket vill köra under projektet. Vi skulle behöva längre sammanhängande tid i spåret för att det ska fungera. Det innebär att vi stör tågtrafiken i högre grad under pågående arbete men å andra sidan så får man en ostörd anläggning snabbare, säger han.

Det är ett exempel på sådant som regeringens utredningsuppdrag till Trafikverket tar sikte på. Det gavs tidigare i somras, efter ett krismöte med tågbranschen och flera tunga industrier som drabbas av störningar och problem på järnvägen.

Uppdraget handlar bland annat om hur Trafikverket ska kunna stärka sin förmåga att genomföra järnvägsunderhåll, men också om hur myndigheten kan stimulera branschen till att ta fram nya metoder och tekniker.

Detta i en tid då Trafikverket ska beta av underhållsskulden som har byggts upp under decennier och behöver mer plats i spåren än någonsin för alla arbeten – samtidigt som fler än någonsin vill resa med tåget.

– Det är en olycklig kombination, säger Oskar Fröidh, lektor och järnvägsforskare på Kungliga tekniska högskolan och utvecklar:

– Det som sker i praktiken är att antingen banarbeten eller tågresandet måste minska, och underhåll kommer man ju inte ifrån.

Även om underhållet gör anläggningen bättre och mer attraktiv på sikt så ska tillgängligheten först bli sämre under tiden arbetet utförs. Det kan enligt Oskar Fröidh göra att färre väljer tåget framför andra transportmedel, och det tar tid att hämta igen när det väl har inträffat.

Flera aktörer i branschen som DN talat med, på både operatör- och entreprenörsidan, förordar mer omfattande avstängningar som gör att arbetet snabbare kan bli färdigt framför lättare men mer utdragna avstängningar.

Jörgen Jumark på Infranord tar ett samarbete med lokaltrafiken i Värmland som exempel.

– Där diskuterade vi, Värmlandstrafiken och Trafikverket tillsammans hur man kunde genomföra arbetet med minsta möjliga störning till högsta möjliga effektivitet. Då sade de vid flera tillfällen att det är bättre för oss att ställa trafiken helt i två veckor och köra ersättningsbuss, för att sedan kunna vara ostörda snabbare. Det finns fler goda exempel och jag menar att det finns potential i branschen med bredare samarbeten, säger Jörgen Jumark.

Enligt Tomas Lidén, forskare på Statens väg- och transportforskningsinstitut, finns det flera fördelar med det arbetssättet. Framför allt blir det mindre ställtider för entreprenörerna.

– Varje gång man ska ut i spår måste man ta dit personal och utrustning samt säkerställa området. Använder man stora och längre avstängningar kan ha en gemensam etablering och utföra mer arbete inom samma skyddsområde. Jag har inga siffror på hur stor tidsvinsten blir eftersom det varierar från fall till fall, men så är det generellt, säger Tomas Lidén.

Baksidan är att omfattande avstängningar med dygnet runt-arbete ger ojämnare arbetsbelastning och kan kräva mer personal.

Trafikverket ska redovisa sitt utredningsuppdrag för regeringen i februari nästa år. Myndigheten uppger att den tittar på flera aspekter runt bland annat upphandling och planering av arbeten, men vill inte gå närmare in på vad.

**Andreas Lindberg**

[andreas.lindberg@dn.se](mailto:andreas.lindberg@dn.se)

Den senaste beräkningen av underhållsskulden gjorde Trafikverket inför sin underhållsplan för åren 2023–2026.

Då konstaterades det att det skulle behövas 12,6 miljarder kronor per år för att behålla järnvägens funktionalitet på dagens nivå, och för att ta igen eftersläpningen under en tolvårsperiod skulle det behövas 16,6 miljarder kronor varje år.

Källa: Trafikverket