

Lyckat 'depåstopp' vid ballastbyte

Railcare utför på uppdrag av Trafikverket ett större projekt på sträckorna Västerås-Ålsäng och Kolbäck-Eskilstuna. Inom projektet ska ballastbyte genomföras på totalt 24 broar och 18 växlar, där Railcare utför arbetet med sina engutvecklade maskiner och engagerad personal.

- Tack vare ramavtalet har vi kunnat ta in Railcare tidigt i planeringen. På så sätt kan de få rätt förutsättningar och möjligheter att lösa det mesta på egen hand, säger Johan Paby Söderkvist, delprojektledare på Trafikverket Investering.

Ballastbytesprojektet är ett förberedande arbete inför ett spårbyte som ska utföras 2025 och 2026. Genom att göra broar och växlar redan nu, så kommer även det större spårbytet att flyta på bättre. Projektet beräknas vara klart helgen vecka 20, och då kommer totalt 24 broar och 18 växlar att ha fått ny ballast som ökar spårets stabilitet och tillförlitlighet.

- I det här projektet har vår förmåga att utföra effektivt järnvägsunderhåll verkligen visat sig. Från den noggranna planeringsfasen där vi i nära samverkan med alla berörda parter lade grunden. Till utförandet där innovativa maskiner och engagerade medarbetare levererade resultatet, säger Daniel Bolin, verksamhetsansvarig för Railcares entreprenadverksamhet.

Flera moment utförs samtidigt, likt ett depåstopp

Railcares vakuummaskiner används för att suga upp den befintliga ballasten följt av materialvagnar som med precision fyller på spåret med ny ballast. Därefter utförs spårriktning av Infranord, som är underentreprenör. Allt arbete planeras till tågfria tider vilket innebär att trafiken påverkas i mindre utsträckning.

- Fördelen med den metod som Railcare använder är att det blir lite av ett löpande band, och genom att utföra flera moment samtidigt sparar vi tid. Tack vare vakuumtekniken behöver vi inte ta bort spåret. Vi riskerar inte heller att skada trågen och kan dessutom inspektera och göra en tillståndsbedömning av broarna samtidigt, berättar Johan Paby Söderkvist.

Makadam återanvänds

En annan framgångsfaktor i projekten har varit återanvändningen av makadam, där imponerande 80 % av materialet har kunnat återanvändas. Att sikta makadam är ett effektivt sätt att nyttja material som annars kasseras. Processen möjliggör att det undermåliga materialet sorterats bort, och kvar blir högkvalitativ ballast.

- Att återanvända makadam är inte vanligt förekommande på grund av de stora massorna och logistiken kring dem. I det här projektet har vi däremot lyckats planera ett praktiskt genomförande och därigenom bevarat resurser som minskat projektets miljömässiga fotavtryck, säger Daniel Bolin och avslutar:

- Samarbetet och planeringen tillsammans med Trafikverket och andra aktörer har fungerat jättebra, både på och utanför spåret, vilket gjort att projektet har fortskridit planerligt.

För ytterligare information kontakta:

Hanna Hedlund, presskontakt

Telefon: 070-658 38 09

E-post: hanna.hedlund@railcare.se

Om Railcare Group

Järnvägsspecialisten Railcare erbjuder innovativa produkter och tjänster för järnvägen; exempelvis spårunderhåll med egenutvecklade maskiner, lokverkstad, projekt- och specialtransporter samt maskinförsäljning. Vår marknad är främst i Skandinavien och Storbritannien. Järnvägsbranschen befinner sig i en positiv utveckling med ökande trafikvolym, omfattande investeringsprogram, utveckling av kostnadseffektiva gods- och persontransporter samt ett stigande miljömedvetande. Railcare levererar både hållbara och effektiva lösningar som bidrar till att järnvägen kan nyttjas i maximalt antal år framöver. Railcare Group AB (publ):s aktie är noterad på Nasdaq Stockholm Small Cap. Koncernen har omkring 170 medarbetare och årsomsättningen uppgår till omkring 550 MSEK. Bolagets säte är i Skellefteå.

Bifogade bilder

[Ballastbyte Västerås](#)

[Ballastbyte Västerås 2](#)