

En flexiblare försörjning av räler inom Trafikverket

Trafikverket är den myndighet som ansvarar för planering och utveckling av det svenska järnvägsnätet. Varje år genomförs ett flertal projekt i Trafikverkets regi där järnvägsnätet byggs ut, repareras eller uppgraderas. På grund av den satsning som görs på järnväg i Sverige kommer antalet järnvägsprojekt att öka och följaktligen även en volymökning av materialbehovet till dessa projekt. Detta innebär en utmaning i synnerhet för materialförsörjningen av räler.

Räler tillhör produktkategorin *Tekniskt godkänt material* som upphandlas centralt inom Trafikverket och tillhandahålls av avdelningen *Materialservice*. Varje år tillhandahålls flera hundratusentals meter räler till järnvägsprojekt i Trafikverkets regi.

På grund av att järnväg byggs över långa sträckor är det i många fall fördelaktigt att använda sig av så långa räler som möjligt, då detta innebär att det krävs mindre arbete för att svetsa samman rälerorna i spåret. I dagsläget försörjs den största delen av volymen av räler från Trafikverkets rälsverkstad, där rälerorna brännsvetsas samman i anläggningen till 420-meters längder. För transporten av dessa så kallade *långräler* krävs specialanpassade längder. Den säsongsbetonade efterfrågan av räler innebär och de begränsade tillgångarna i form av produktionskapacitet och transportutrustning innebär att det i dagsläget finns en relativt låg flexibilitet i materialförsörjningen av räler, där det ställs höga krav på planering och framförhållning vid beställningar.

Resultatet från studien indikerade att den mest fördelaktiga lösningen för att hantera

en volymökning är att öka användningen av den alternativa tillverkningsmetoden mobil brännsvets. Detta då tillverkningsmetoden möjliggör en mer flexibel försörjning av material och mindre behov av planering. Den kostnadsjämförelse av de olika alternativen som gjordes i studien indikerade att användning av mobil brännsvetsning i flera fall är mer fördelaktigt ur ett kostnadsperspektiv, än användning av långräler. Dessutom innebär tillverkningsmetoden en mer långsiktig volymflexibilitet för Trafikverket, där stora investeringar i utrustning kan undvikas.

I studien identifierades även ökad användning av direktleveranser från leverantör som en möjlig åtgärd för att förbättra materialförsörjningen av räler. Detta på grund av den reduktion av arbete och de kostnadsfördelar som detta leveranssätt innebär för Trafikverket. För att öka utnyttjandet av direktleveranser rekommenderas Trafikverket att se över hur kostnaderna fördelas beroende på vilket leveranssätt som används.

För vidare läsning hänvisas läsaren till examensarbetet "Utvärdering av en försörjningskedjas flexibilitet och förmåga att hantera en volymökning – En fallstudie av Trafikverkets materialförsörjning av räler". Genom att ta del av denna rapport kan läsaren få en större insyn i hur materialförsörjningen fungerar inom Trafikverket samt hur teori kring flexibilitet i försörjningskedjor kan användas som utgångspunkt för att identifiera förbättringsåtgärder i ett logistiksystem.

Skriven av: Mattias Hamberg & Axel Ryding på Institutionen för teknisk logistik vid Lunds Tekniska Högskola.