

RAPPORT

Spårhalka 2025

Analys och uppföljning av störningarna i tågtrafiken
under vecka 36 - 46



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 70 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: [Konfidentialitetsnivå]

Dokumenttitel: Spårhalka 2025, Analys och uppföljning av störningarna i tågtrafiken under vecka 36 - 46

Författare: Bakerson Aram, UHjnk

Dokumentdatum: 2025-11-26

Kontaktperson: Bakerson Aram

Innehåll

1. Inledning.....	5
1.1 Bakgrund	5
1.2 Informationsklassning och Konfidentialitetsnivå	5
1.3 Förebyggande arbete och säsongsplanering	5
1.4 Trafikvolym och störningsutfall	6
2. Orsakskoder.....	7
2.1 Orsakskoder vid spårhalka.....	7
3. Konsekvenser och kostnader kopplade till störningar i tågtrafiken.....	9
3.1 Ekonomisk styrning.....	9
3.2 Kvalitetsavgiftssystemet.....	9
3.2.1 Enkelriktad modell.....	9
3.2.2 Dubbelriktad modell.....	10
3.3 Beräkning av störningskostnader	10
3.4 Samhällsekonomiska kostnader 2023–2025	10
3.5 Antaganden och avgränsningar	11
4. Spårhalka Uppföljning, statistik och Analys.....	14
4.1 Antalet störande händelser	14
4.1.1 Registrerade störande händelser, med koderna ONA 07 och IFK 01 2020 – 2025	15
4.1.2 Registrerade merförsening (tim) med koderna ONA 07 och IFK 01 2020 – 2025	16
4.1.3 Händelser som genererade störningar under år 2020–2025.....	17
4.2 Spårhalka – Händelser, Geografi och Banor	18
4.3 Störningshändelser och veckor med mest risk för halka.....	24
4.3.1 Antalet händelser 2025 per Region och vecka	24
4.3.2 Antalet försenings timmar 2025 per Region och vecka.....	25
4.3.3 Antalet orsakskrävande förseningar 2025 per Region och vecka ...	26
5. Spårhalka och tunga tåg	27
5.1 Tungt tåg registrerade med ONA 07 och IFK03	27
5.1.1 Registrerad tungt tåg per Region. Kod ONA 07 och IFK03.....	28
5.1.2 Tungt tåg med koden JAS 03.	29

6. Utvecklingsarbete, uppföljning och framåtblick.....	30
6.1 Övergripande utvecklingsarbete och nuläge	30
6.2 Planering och väderförutsättningar.....	30
6.3 Järnvägsföretagens ansvar och åtgärder	31
6.4 Pågående utveckling och analysarbete.....	31
6.4.1 Trädsäkringsprojektet.....	31
6.4.2 Analys av återkommande probleplatser.....	32
Sammanfattning	32
Bilagor.....	33

1. Inledning

Syftet med denna rapport är att beskriva omfattningen, orsakerna och effekterna av spårhalka samt att redogöra för Trafikverkets förebyggande och akuta åtgärder. Rapporten fungerar som underlag för analys, planering och vidare utveckling av arbetet med att minska spårhalkans påverkan på järnvägssystemet. Underlagen är ***ej officiell statistik***.

Spårhalka är en återkommande utmaning, framför allt under höstmånaderna, och påverkar både punktlighet och trafiksäkerhet. Arbetet med att förebygga och hantera spårhalka är därför en viktig del av Trafikverkets drift- och underhållsverksamhet.

1.1 Bakgrund

Spårhalka uppstår när organiskt material, smörjmedel och andra föroreningar blandas med fukt och bildar en tunn, hal beläggning på rälsen. Detta försämrar både bromsförmåga och dragkraft, särskilt i lutande terräng. Fenomenet utvecklas normalt från norra till södra Sverige under hösten.

Problemet förekommer oftare på platser med tät vegetation, skarpa kurvor, bergsskärningar, skuggade partier och närhet till vattendrag. Godståg är särskilt sårbara eftersom deras dragkraft är begränsad vid start i lutningar, medan persontåg främst riskerar att drabbas av hjulglidning vid inbromsning.

Eftersom spårhalka kan uppstå plötsligt krävs ett samordnat arbete mellan Trafikverket, entreprenörer och tågoperatörer. Effektiv hantering bygger på en väl fungerande dialog, informationsflöde och löpande åtgärder för att upprätthålla en säker och tillförlitlig järnvägstrafik.

1.2 Informationsklassning och Konfidentialitetsnivå

Rapporten är en allmän handling och redovisar Trafikverkets observationer beträffande störningar i tågtrafiken på grund av spårhalka under höstperioden 2025, mellan veckorna 36 – 46. Materialet har Konfidentialitetsnivå 1 Ej känsligt. Rapporten kommer att publiceras på Trafikverkets externa och interna hemsida.

1.3 Förebyggande arbete och säsongspanering

För att minska risken för störningar genomför Trafikverkets underhållsregioner planerade förebyggande insatser på utpekade sträckor. Planeringen startar vanligtvis i februari–mars, medan själva bekämpningen normalt sker mellan vecka 36 och 46. Bekämpningsmedlet Electragel appliceras enligt fastställda rutiner och anpassas vid behov efter rådande väderförhållanden.

Även om spårhalka är vanligast på hösten kan den förekomma året runt, särskilt vid milda och fuktiga väderlägen. Vid halka utanför den ordinarie perioden ansvarar entreprenörer för akuta åtgärder, vanligtvis efter anmälan från lokförare via driftledningen.

1.4 Trafikvolym och störningsutfall

Under 2025 noterades färre störningar i tågtrafiken jämfört med motsvarande period 2024. Enligt Trafikverkets statistikcenter (2025-01-13) har tågtrafiken successivt ökat under de senaste decennierna. Ett undantag var pandemiåren, då resandet med persontåg minskade markant.

Nedan redovisas trafiken mellan 2020 – 2024, samt för 2025 fram till 2025-11-19.

Årtal	Godståg	Persontåg	Total
2020	35 051	116 302	151 353
2021	36 049	120 036	156 085
2022	37 209	127 429	164 638
2023	36 369	124 748	161 117
2024	36 686	129 837	166 523
2025	36 300	128 000	164 300

Uppgifterna är i tusen kilometer och avser endast kommersiell trafik på det statliga järnvägsnätet; rörelser på privata spår samt tjänste- och underhållstransporter ingår inte.

Tunga tåg står, i likhet med tidigare år, för en stor andel av de registrerade störningarna och de tillhörande förseningstimmarna. Väderförhållandena bedöms även fortsättningsvis vara en avgörande faktor för hur mycket spårhalka påverkar systemets tillförlitlighet.

Avsnittet är ett samarbete med:

Planering Statistik, Nenzelius Sofia, PLts, statistical.service@trafikverket.se

2. Orsakskoder

Trafikverket använder så kallade orsakskoder för att klassificera störningar i tågtrafiken. Syftet är att kunna följa upp driftstörningar och förseningar på ett standardiserat sätt. Tågledare och tågklarerare rapporterar in störningar och anger den bedömda orsaken genom dessa koder, som hämtas från en gemensam kodlista.

Kodlistan är indelad i sex huvudgrupper och två undergrupper:

- **D – Driftledning**
- **F – Följdorsak**
- **I – Infrastruktur**
- **J – Järnvägsföretag**
- **O – Olyckor, tillbud, yttre faktorer och naturhändelser**
- **Y – Ytterligare utredning**

Orsakskodningen är ett viktigt verktyg för både Trafikverket och externa aktörer. Den används för att följa förseningsorsaker i realtid, men statistiken har också stor betydelse i efterföljande analyser. Data används inom flera verksamhetsområden – från intern uppföljning till branschgemensamma projekt, forskning och mediebevakning. Analyserna hjälper till att identifiera svaga punkter i järnvägssystemet och lägga grunden för åtgärder som förbättrar punktligheten.

Statistiken över förseningsorsaker används även inom branschens samarbetsforum och forskningsprojekt som syftar till att utveckla framtidens järnvägssystem.

Den EU-reglerade incitamentsmodellen för kvalitetsavgifter bygger direkt på resultaten av orsakskodningen. Syftet med modellen är att uppmuntra hela branschen till kvalitetsförbättrande åtgärder och att på sikt skapa ett mer robust, pålitligt och punktligt järnvägssystem.

2.1 Orsakskoder vid spårhalka

När förseningar beror på spårhalka kan koder från tre olika huvudgrupper användas:

I – Infrastruktur, O – Olyckor, tillbud, yttre faktorer och naturhändelser och J – Järnvägsföretag.

De aktuella koderna är IFK 01, ONA 07 och JAS 03, och används enligt följande principer:

- **IFK 01 används vid bekräftad spårhalka, verifierad av entreprenör eller felavhjälpare.**
- **IFK 01 används även när flera tåg upplever problem på samma plats, även om halkan ännu inte är bekräftad. Det bedöms då att förhållandena är tillräckligt dokumenterade.**
- **ONA 07 används om ett enstaka tåg drabbas av halka på en plats där flera tåg passerar utan problem och halkan inte är bekräftad. I dessa fall kan orsaken vara tågets egenskaper eller förarens körsätt. Koden används också för orsaker som inte kan hanteras genom preventiva eller avhjälpande åtgärder.**
- **JAS 03 används om tåget framförs med större vagns- eller tågvikt än vad som är tillåtet enligt tidtabell, körplan eller särskilt tillstånd. I sådana fall anses förseningen bero på överlasten, som kan påverka bromsverkan, hastigheten och tågets förmåga att hålla sin planerade tidtabell.**

De vägledande principerna för hur orsakskodningen ska genomföras finns samlade i dokumentet TDOK 2014:0259 "Orsakskoder A–Ö".

Avsnittet är ett samarbete med:

Underhåll Kund, Gabrielsson Robert, UHjnk, robert.gabrielsson@trafikverket.se

3. Konsekvenser och kostnader kopplade till störningar i tågtrafiken



Störningar i tågtrafiken ger upphov till betydande operativa och samhällsekonomiska konsekvenser. Detta avsnitt sammanfattar Trafikverkets hantering av spårhalka samt de kostnader som uppstår till följd av förseningar.

3.1 Ekonomisk styrning

Trafikverkets ekonomiska styrning syftar till att följa upp, prioritera och vid behov justera åtgärder inom givna budgetramar. Detta inkluderar beräkning och analys av kostnader kopplade till trafikstörningar.

3.2 Kvalitetsavgiftssystemet

Sedan 2012 tillämpar Trafikverket ett kvalitetsavgiftssystem i syfte att förebygga störningar och stärka järnvägsnätets prestanda. Systemet ska bidra till ökad punktlighet och ökad robusthet i järnvägssystemet.

Kvalitetsavgifter tas ut av den aktör som orsakar avvikelser från det planerade användandet av infrastrukturen enligt tågplan och trafikeringsavtal.

3.2.1 Enkelriktad modell

I denna modell tillämpar Trafikverket en enkelriktad avgift för förseningar orsakade av driftledning (D), infrastrukturfel (I) eller okänd orsak. Ersättningen betalas till järnvägsföretaget enligt följande (JNB 2025):

Förseningstid	Avgift (kr)
30–59 minuter	6 000
60+ minuter	14 000

Störningar under hösten som orsakas av tunga tåg (tyngre än beviljat), kodas som JAS 03 – Ej planenlig tågvikt i Trafikverkets system.

3.2.2 Dubbelriktad modell

I den dubbelriktade modellen betalar den part som orsakar en avvikelse en avgift per merförseningsminut, från den första minuten om förseningen överstiger fem minuter.

För avvikelser orsakade av driftledning (D), infrastrukturfel (I) eller okänd orsak ersätter Trafikverket järnvägsföretagen. När järnvägsföretaget (J) orsakar förseningen betalar företaget en avgift till Trafikverket. Avgiften uppgår för närvarande till 75 kronor per merförseningsminut (JNB 2025).

3.3 Beräkning av störningskostnader

Metod

Det samhällsekonomiska verktyget ENJA (enkel samhällsekonomisk järnvägsanalys) har använts för att beräkna förseningskostnaderna av spårhalka. Modellen bygger på Trafikverkets basprognos 2024 och samhällsekonomiska kalkylvärden från ASEK 8. Modellen utgörs alltså av prognosticerat resande, godsolymer och trafikering år 2045. För att motsvara 2025 års nivå har prognosen justerats ned med utvecklingstal. Verktöget kan bl.a. beräkna förändringar i förseningstid på linjedels- och länknivå och lämpar sig väl för ändamålet att beräkna samhällsekonomiska kostnader av spårhalka.

Då modellen baseras på just prognoser och inte statistiskt underlag finns avvikelser mot faktiska olymer. Prognoserna tas fram på dygnsnivå. Det betyder att hänsyn inte kan tas till när på dygnet spårhalkan uppstått. Då indata från LUPP endast kan nycklas ihop med ENJA på bandelnivå har genomsnittliga olymer per bandel använts för att beräkna kostnaderna. Med hänsyn till dessa svagheter bör enskilda observationer inte brytas ut från kalkylresultatet.

3.4 Samhällsekonomiska kostnader 2023–2025

2023

- **Förseningstid spårhalka (ONA 07, IFK 01 och JAS 03): 501 timmar**
- **Kostnad spårhalka: 26 mkr**

2024

- **Förseningstid spårhalka (ONA 07, IFK 01 och JAS 03): 704 timmar**
- **Kostnad spårhalka: 36 mkr**

2025

- **Förseningstid spårhalka (ONA 07, IFK 01 och JAS 03): 443 timmar**
- **Kostnad spårhalka: 14,2 mkr**

Statistiken omfattar de tre senaste åren eftersom koden ONA 07 infördes 2023 och därefter har använts mer konsekvent för att identifiera spårhalka. Detta ger ett mer tillförlitligt och jämförbart underlag. Under 2025 är dessutom de totala förseningstimmarna lägre än både 2023 och 2024, vilket även återspeglas i en lägre total kostnad.

En sannolik förklaring är de milda väderförhållandena. Fram till vecka 44 har temperaturen varit relativt stabil utan större väderomslag. En annan viktig kostnadsdrivare är var i landet störningen inträffar. Erfarenhetsmässigt leder förseningar i Region Östra till högre kostnader än i andra regioner, främst på grund av områdets höga trafikvolym och komplexa trafikflöden. Under 2025 har dock antalet störningar i Region Östra varit förhållandevis lågt, vilket har bidragit till att dämpa kostnadsutvecklingen då de mest kostsamma händelserna därmed varit färre än vanligt.

Ytterligare en bidragande faktor är den tätare och mer kontinuerliga dialogen med lokförare och driftledning, vilket också har haft en positiv effekt på utvecklingen.

3.5 Antaganden och avgränsningar

- **Modellen baseras på prognoser och inte statistiskt underlag. Därmed finns avvikelser mot faktiska volymer.**
- **Prognoserna tas fram på dygnsnivå. Det betyder att hänsyn inte tas till när på dygnet spårhalkan uppstått.**
- **Då indata från LUPP endast kan kopplas ihop med ENJA på bandelnivå har genomsnittliga volymer per bandel använts för att beräkna kostnaderna.**
- **Kostnaderna beräknas utifrån total förseningstid, oberoende av antal berörda tåg. Hade data funnits kring antal berörda tåg skulle de tidsberoendefordonskostnaderna bli något högre.**
- **Endast direkta effekter av förseningen ingår. Indirekta effekter såsom följdförseningar eller produktionsbortfall (utöver kapitalvärdet för det försenade godset) omfattas inte av beräkningarna.**

Med hänsyn till dessa svagheter bör enskilda observationer inte brytas ut från kalkylresultatet.

Avsnitt är ett samarbete mellan:

Planering Samhällsekonomi, Berglöf Gustav, PLte, gustav.berglof@trafikverket.se

Underhåll Kund Gabrielsson Robert, UHjnk, robert.gabrielsson@trafikverket.se

4. Spårhalka Uppföljning, statistik och Analys

Trafikverket genomgick under 2024 en omfattande omorganisation där de tidigare fyra underhållsdistrikten ersattes av sex geografiskt indelade regioner: Region Mellersta, Norra, Sydöstra, Södra, Västra och Östra. Omorganisationen innebar betydande förändringar i verksamhetsgränserna. Region Mellersta förblev dock avsevärt större till omfattning, antal spår och bandelar.

Föreliggande rapport baseras på statistik hämtad ur LUPP-systemet. För åren 2021–2024 utgår redovisningen från den tidigare indelningen i underhållsdistrikt, medan statistiken för 2025 har anpassats genom att uppgifterna för Region Sydöstra och Region Östra har slagits samman för att möjliggöra en mer tillförlitlig och jämförbar analys.

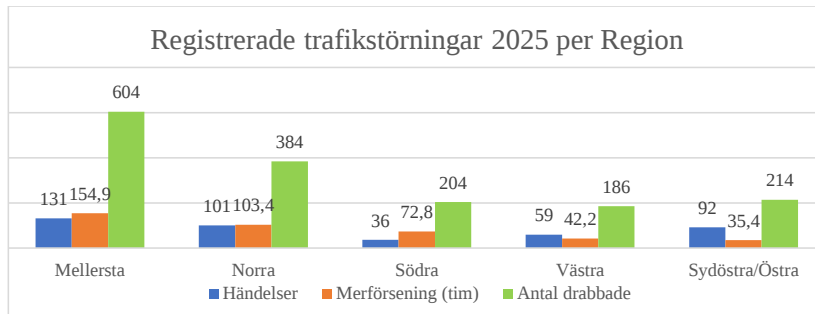
Det bör uppmärksammas att den geografiska information som presenteras i rapporten i stor utsträckning fortfarande följer de tidigare distriktens gränsdragningar. Den totala statistiken avseende störande händelser bedöms vara korrekt, men fördelningen av antalet händelser mellan de olika regionerna kan avvika något till följd av förändrade geografiska avgränsningar.

I detta avsnitt redovisas utfallet för störningar orsakade av spårhalka under år 2025, tillsammans med jämförande statistik för perioden 2020–2025. Syftet är att ge ett sakligt och överskådligt underlag för fortsatt analys och planering av underhållsåtgärder.

4.1 Antalet störande händelser

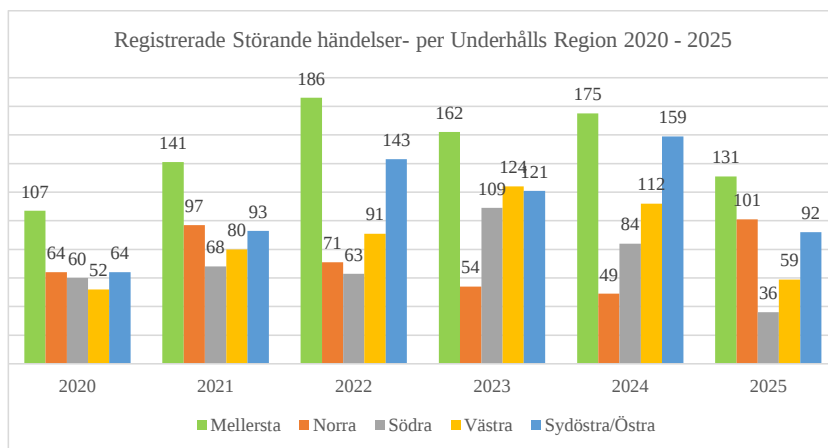
Registrerade störande händelser, merförsening (tim) och Orsakskrävande merförseningar /antalet störda tåg med koderna ONA 07 och IFK 01 år 2025

Region	Händelser	Merförsening (tim)	Antal drabbade
Mellersta	131	154,9	604
Norra	101	103,4	384
Södra	36	72,8	204
Västra	59	42,2	186
Sydöstra/Östra	92	35,4	214
Summa:	419	408,7	1592



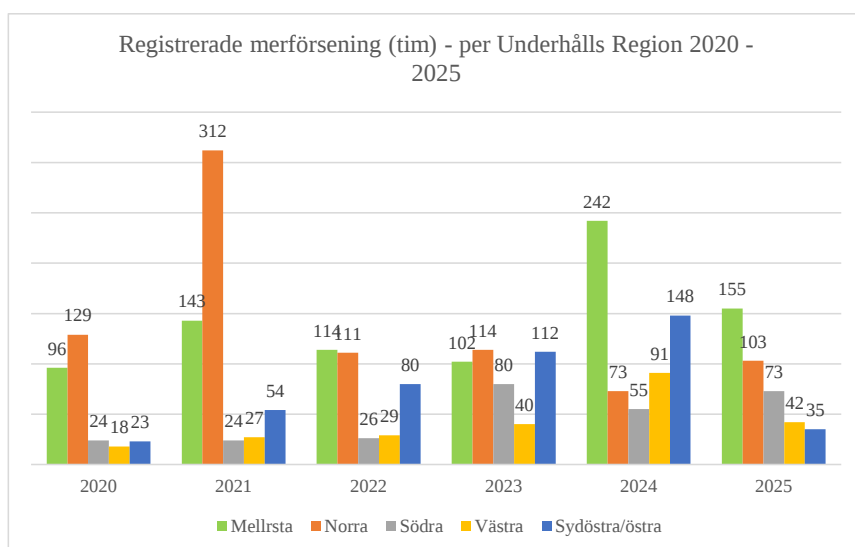
4.1.1 Registrerade störande händelser, med koderna ONA 07 och IFK 01 2020 – 2025.

Region/år	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Mellersta	107	141	186	162	175	131
Norra	64	97	71	54	49	101
Södra	60	68	63	109	84	36
Västra	52	80	91	124	112	59
Sydöstra/östra	64	93	143	121	159	92
Summa	347	479	554	570	579	419



4.1.2 Registrerade merförsening (tim) med koderna ONA 07 och IFK 01 2020 – 2025.

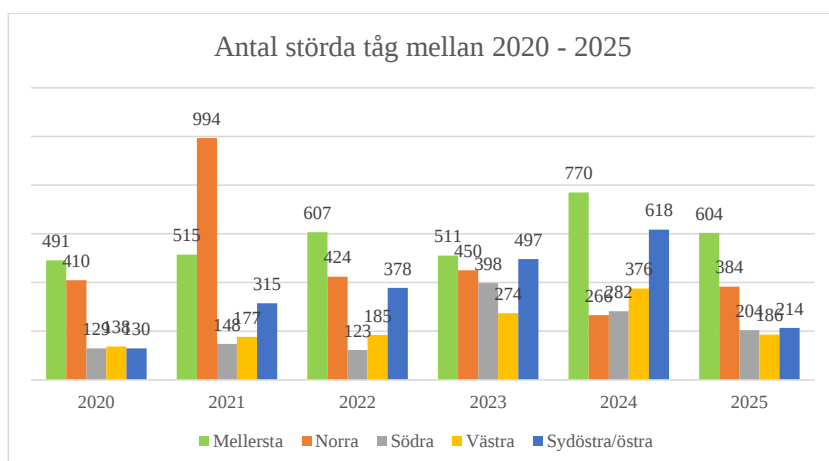
Region/år	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Mellrsta	96	143	114	102	242	155
Norra	129	312	111	114	73	103
Södra	24	24	26	80	55	73
Västra	18	27	29	40	91	42
Sydöstra/östra	23	54	80	112	148	35
Summa	290	560	360	448	609	408



4.1.3 Händelser som genererade störningar under år 2020–2025.

Antalet störda tåg - orsakskrävande merförseningar per Underhålls Region.

Region/år	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Mellersta	491	515	607	511	770	604
Norra	410	994	424	450	266	384
Södra	129	148	123	398	282	204
Västra	138	177	185	274	376	186
Sydöstra/östra	130	315	378	497	618	214
Summa	1298	2149	1717	2130	2312	1592



4.2 Spårhalka – Händelser, Geografi och Banor

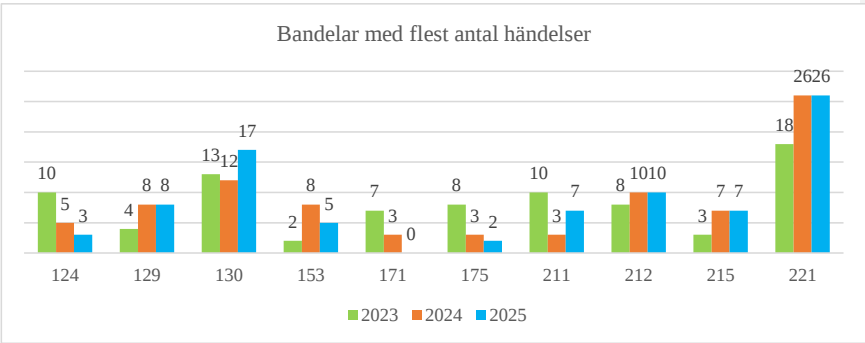
Under perioden 2023–2025 har flera bandelar utmärkt sig genom att uppvisa fler än fem registrerade störningar under halkperioden (vecka 36–46). Dessa redovisas i följande avsnitt. Analysen omfattar de tre senaste åren, eftersom underlaget från denna period bedöms som mest tillförlitligt. Sedan införandet av störningskoden ONA 07 för spårhalka har det dessutom blivit möjligt att mer precist följa och analysera utvecklingen.

Flera faktorer påverkar hur många störningar som uppstår. Banans konstruktion, linjeföring, antal spår och förekomsten av kurvor har stor betydelse för hur känslig en sträcka är för halka och driftproblem. Äldre banor, som ursprungligen dimensionerades för andra tågtyper, hastigheter och trafikmängder, är ofta särskilt utsatta.

Det statistiska underlaget består av kvantitativa händelsedata från de bandelar som historiskt haft fler störningar än genomsnittet. I denna sammanställning har fokus lagts på antalet registrerade händelser, inte på antalet försenade timmar eller hur många tåg som påverkats.

Sammanfattningsvis finns det sträckor i järnvägsnätet som är mer benägna att drabbas av halkrelaterade störningar, framför allt på grund av banans tekniska utformning och ålder. Mot denna bakgrund behöver både historiska utfall och tekniska förutsättningar vägas in när åtgärder mot spårhalka ska prioriteras på de mest utsatta bandelarna.

År/Bandel	124	129	130	153	171	175	211	212	215	221
2023	10	4	13	2	7	8	10	8	3	18
2024	5	8	12	8	3	3	3	10	7	26
2025	3	8	17	5	0	2	7	10	7	26



- **Bdl 130 (Långsele) – Mellansel.**

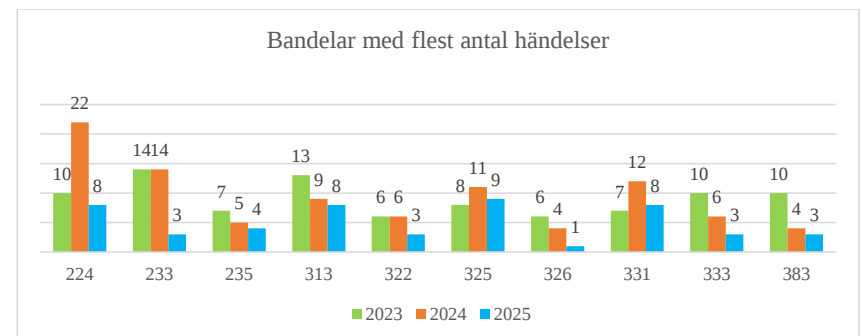
En enkelspårig bana inom Underhålls Region Norra. Det finns 21 plankorsningar på sträckan. Under v 39 – 45 halkbekämpades spåren maskinellt med Elektragel, sträckan är trädsäkrad.

- **Bdl 221 Östersund – Storlien.**

En enkelspårig bana inom Underhålls Region Norra. Det finns 59 plankorsningar på sträckan. Under v 39 – 45 halkbekämpades spåren maskinellt en gång i veckan med Elektragel.

Det pågår arbeten med trädsäkring. Det förekommer en del spill från timmer- och flisvagnar.

År/Bandel	224	233	235	313	322	325	326	331	333	383
2023	10	14	7	13	6	8	6	7	10	10
2024	22	14	5	9	6	11	4	12	6	4
2025	8	3	4	8	3	9	1	8	3	3



- **Bdl 224 (Ånge) – (Nacksta).**

Banan är en enkelspårig med många backar inom Underhålls Region Mellersta. Under v 39 – 46 halkbekämpades banan maskinellt vid behov med Elektragel.

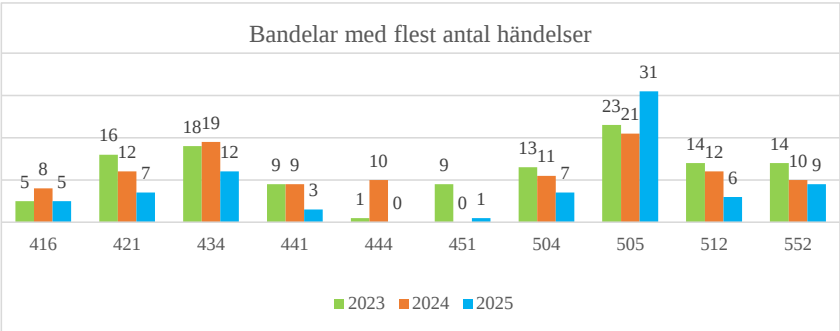
- **Bdl 233 (Nacksta)– Härnösand.**

Banan är en del av Ådalsbanan, enkelspårig inom Underhålls Region Mellersta. Det finns 90 plankorsningar på sträckan. Under v 39 – 45 halkbekämpades banan maskinellt en gång i veckan med Elektragel.

Banan mellan Sundsvall och Härnösand består av dels en geografi med många backar och dels att några driftplatser ligger så till att det är problem för vissa godståg

att komma vidare om de måste stanna för möten. Under 2025 har endast registrerades 3 händelser, som är en minskning med 11 händelser jämfört med 2023 och 2024.

År/Bandel	416	421	434	441	444	451	504	505	512	552
2023	5	16	18	9	1	9	13	23	14	14
2024	8	12	19	9	10	0	11	21	12	10
2025	5	7	12	3	0	1	7	31	6	9



• **Bdl 421 Norrköping – Järna.**

En enkelspårig bana inom Underhålls Region Mellersta. Det finns 49 plankorsningar på sträckan. Under v 38 – 45 halkbekämpades banan manuellt en gång om dagen från måndag-fredag med Elektragel.

Bandel 421 har flera komplikationer med många plankorsningar och hastighetsnedsättningar. Banan går genom ett antal skärningar med kurvig och kuperad miljö. Max STH på flera platser är 20 eller 30/tim. Banan är trädsäkrad till största delen. Den kraftiga minskningen av sötningarna kan vara resultatet av en tydlig planering, tätare dialog med entreprenören och intensiv slyröjning inför säsongen.

• **Bdl 434 Uppsala centrum – Gävle centrum.**

En dubbelspårig bana med en av de högsta antal tågtrafik i Sverige. Det finns 9 plankorsningar på sträckan. Banan belägen i två Regioner, Mellersta Östra. Under v 36 – 41 halkbekämpades banan med hand Mån – sön nattetid med Elektragel.

- **Bdl 505 Åby södra – (Norrköping Central) - (Linköping central) – (Mjölby).**

Den dubbelspåriga banan inom Underhållsregion Sydöstra har sju plankorsningar. Under vecka 39–45 genomfördes daglig maskinell halkbekämpning med Elektragel.

Det förekommer återkommande problem med spårhalka på sträckan Fiskeby–Norrköping (bandel 505) samt på bandel 504 i Norrköping. Orsaken är den kraftiga lutningen i kombination med omfattande trädutväxt längs banan. Under lövfällningsperioden bidrar detta i hög grad till halka.

Planering pågår för att genomföra trädsäkringsåtgärder på sträckan. Arbetet är en del av det nationella trädsäkringsprojektet.

- **Bdl 512 (Laxå)-Falköping.**

En dubbelspårig bana inom Underhålls Region Mellersta. Det finns 5 plankorsningar på sträckan. Under v 38 – 46 halkbekämpades banan maskinellt en gång/dag med Elektragel.

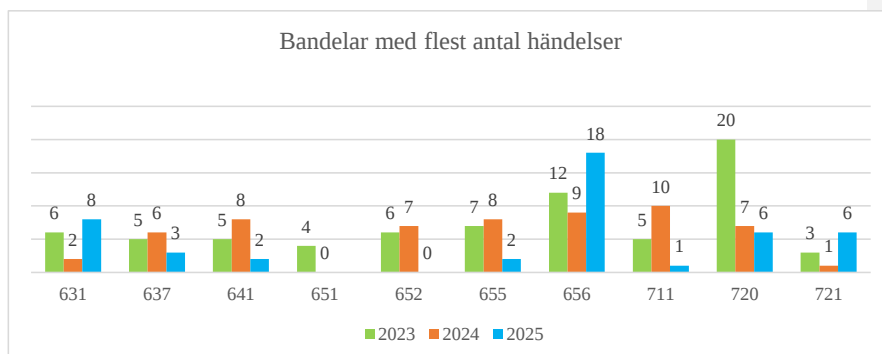
Merparten av förseningarna berör tågen på sträckan Skövde mot Regumatorp. Det är en kraftig uppförsbacke och sträckan är välkänd för problem med spårhalka. Sträckan är trädsäkrad till stora delar och servituttröjd innan hösten. Förutom trädsäkringsröjningen, en gång om året röjs den 7 meter ut från spårmitten en gång årligen. Dock finns det platser på sträckan som inte är trädsäkrade bland annat i Skövde, vid plattform 4, där en allé växer nära nedspår.

Observationerna visar att det är ett antal tåg som har varit för tungt lastade för perioden.

- **Bdl 552 (Gårdsjö) – (Håkantorp).**

En enkelspårig bana inom Underhålls Region Västra. Det finns 217 plankorsningar på sträckan. Under v 37 – 45 halkbekämpades banan maskinellt en gång/dag med Elektragel och måndag till fredag vid behov med högtryckstvätten. Här har vi också en kraftig uppförsbacke och på sträckan förekommer problem med spårhalka.

År/Bandel	631	637	641	651	652	655	656	711	720	721
2023	6	5	5	4	6	7	12	5	20	3
2024	2	6	8	0	7	8	9	10	7	1
2025	8	3	2	0	0	2	18	1	6	6



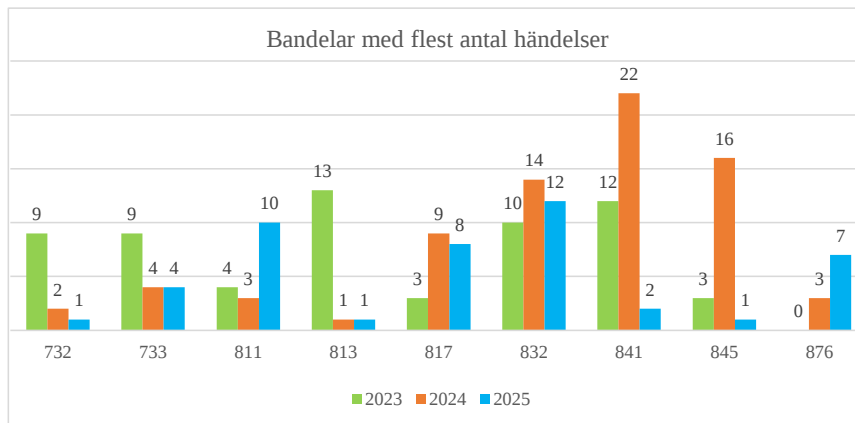
- **Bdl 656 (Borås central) -(Varberg).**

En enkelspårig bana inom Underhålls Region Västra. Det finns 16 plankorsningar på sträckan. Under v 37 – 45 halkbekämpades banan maskinellt från måndag till fredag en gång/dag med Elektragel, samt vid behov med högtryckstvätten.

- **Bdl 720 Värnamo central-(Alvesta).**

En enkelspårig bana inom Underhålls Region Sydöstra. Det finns 147 plankorsningar på sträckan. Under v 38 – 45 halkbekämpades banan maskinellt från måndag till torsdag en gång/dag med Elektragel.

År/Bandel	732	733	811	813	817	832	841	845	876
2023	9	9	4	13	3	10	12	3	0
2024	2	6	3	1	9	14	22	16	3
2025	1	4	10	1	8	12	2	1	7



- **Bdl 811 (Mjölby–Nässjö C)**

Sträckan består av en dubbelspårig bana inom Underhållsregion Sydöstra och har tre plankorsningar. Den är normalt inte känd för att vara drabbad av spårhalka, men väderförhållanden på vissa platser kan ändå påverka. Uppföljning pågår.

- **Bdl 817 Nässjö C**

Detta omfattar driftområdet i Nässjö, där det finns många spår inom Underhållsregion Sydöstra. Uppföljning pågår.

- **Bdl 832 (Berga–Hultsfred)**

Sträckan är enkelspårig och ligger inom Underhållsregion Sydöstra. Den omfattar 34 plankorsningar. Under veckorna 39–45 utfördes maskinell halkbekämpning tre gånger per vecka. Uppföljning pågår.

4.3 Störningshändelser och veckor med mest risk för halka

Störningar i tågtrafiken på grund av hala spår varierar under veckorna 36–46. Normalt börjar mindre störningar redan under vecka 35, och utvecklingen når sin topp under veckorna 42–43 för att därefter minska successivt.

Observationer och jämförande analyser visar dock att störningsmönstret för 2025 avviker från de senaste tre åren. Framför allt skiljer sig fördelningen av antalet störningar mellan höstens veckor. Vanligtvis kännetecknas veckorna 36–38 av att halkan smygstartar, främst i norra och mellersta Sverige. Under veckorna 39–40 brukar halkan sprida sig över hela landet, och veckorna 41–43 når störningarna sin kulmen i samtliga regioner. Därefter minskar antalet händelser, först i de norra delarna av landet.

Under 2025 har dock både start- och slutveckorna utmärkt sig med mycket låga störningsnivåer, medan veckorna 40–44 uppvisat det högsta antalet händelser.

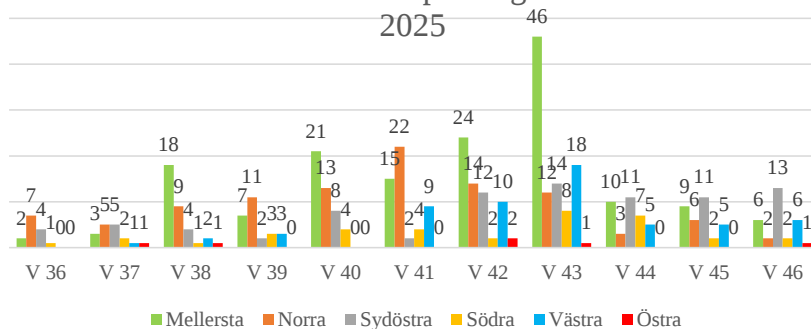
Sammanställningen av registrerade händelser mellan vecka 36–46 år 2025, baserat på ONA 07 och IFK 01, redovisas per underhålls Region och vecka.

Under 2025 avviker mönstret för hala spårsrelaterade störningar från tidigare år. Vanligtvis börjar störningarna öka redan i vecka 35 och når sin topp under veckorna 42–43. Men 2025 var både start- och slutveckorna ovanligt lugna, medan störningarna i stället koncentrerades till veckorna 40–44, då de flesta händelser registrerades.

4.3.1 Antalet händelser 2025 per Region och vecka

Region/ Vecka	V 36	V 37	V 38	V 39	V 40	V 41	V 42	V 43	V 44	V 45	V 46
Mellersta	2	3	18	7	21	15	24	46	10	9	6
Norra	7	5	9	11	13	22	14	12	3	6	2
Södra	1	2	1	3	4	4	2	8	7	2	2
Västra	0	1	2	3	0	9	10	18	5	5	6
Sydöstra/Östra	4/0	5/1	4/1	2/0	8/0	2/0	12/2	14/1	11/0	11/0	13/1

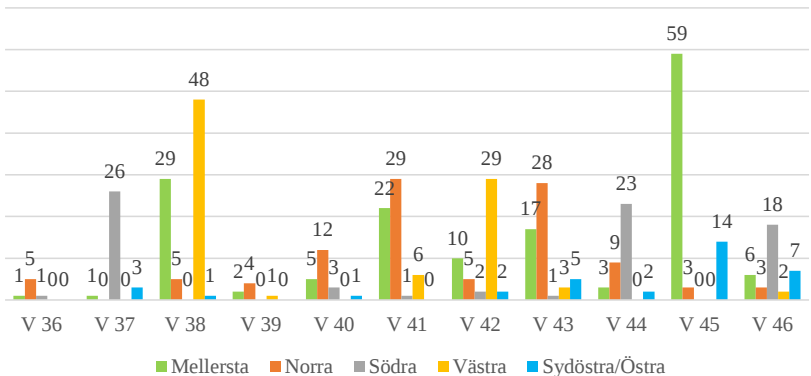
Antal händelser fördelat pre Region och vecka -
2025



4.3.2 Antalet försenings timmar 2025 per Region och vecka

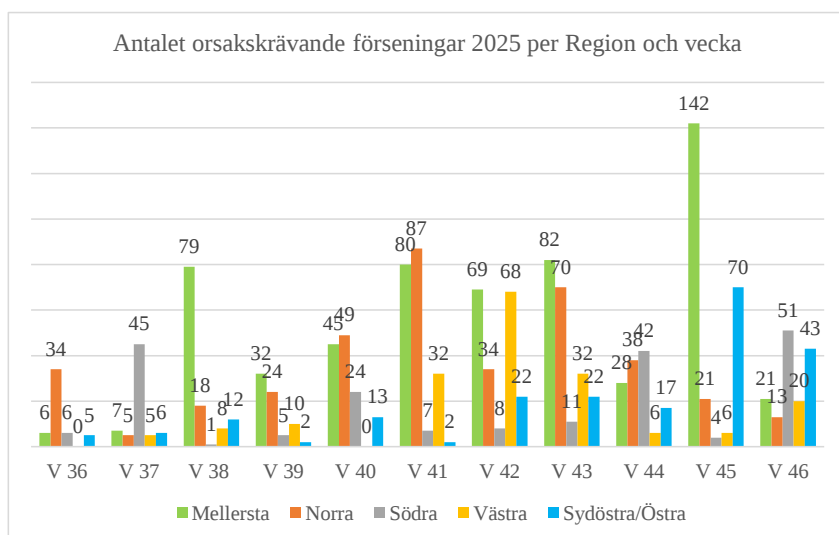
Region/ Vecka	V 36	V 37	V 38	V 39	V 40	V 41	V 42	V 43	V 44	V 45	V 46
Mellersta	1	1	29	2	5	22	10	17	3	59	6
Norra	5	0	5	4	12	29	5	28	9	3	3
Södra	1	26	0	0	3	1	2	1	23	0	18
Västra	0	0	48	1	0	6	29	3	0	0	2
Sydöstra/Östra	0	3	1	0	1	0	2	5	2	14	7

Registrerade merförsening (tim) - per Underhålls Region
och 2025



4.3.3 Antalet orsakskrävande förseningar 2025 per Region och vecka

Region/ Vecka	V 36	V 37	V 38	V 39	V 40	V 41	V 42	V 43	V 44	V 45	V 46
Mellersta	6	7	79	32	45	80	69	82	28	142	21
Norra	34	5	18	24	49	87	34	70	38	21	13
Södra	6	45	1	5	24	7	8	11	42	4	51
Västra	0	5	8	10	0	32	68	32	6	6	20
Sydöstra/Östra	5	6	12	2	13	2	22	22	17	70	43



5. Spårhalka och tunga tåg

Frågan om tunga tåg har länge varit komplex och utmanande för Trafikverket, entreprenörer och järnvägsföretagen. Tåg som registreras med koderna ONA 07, IFK 01 och JAS 03 står fortfarande för en stor del av de störningar som orsakar förseningar och ökade merförseningar i tågtrafiken.

Verksamhetsområde Underhåll ansvarar för orsakskoderna, men här finns en tydlig brist i rapporteringar. Underhåll har nämligen begränsade möjligheter att påverka utfallet när det gäller spårhalka för tunga tåg som registreras med koderna ONA 07 och IFK03. Därtill används dessa koder ibland felaktigt för tunga tåg, särskilt vid körning med högre tågvikt än vad som är rekommenderat enligt linjebokens vagnviktstabeller för årstiden.

Punktinsatser i samband med tågplansförändringar krävs ofta för tunga tåg, främst vid besvärliga mötesplatser och vid nya hastighetsnedsättningar på banan. Trafikledningen inom Trafikverket spelar en central roll i att försöka begränsa problemen som orsakas av spårhalka. Det är viktigt att, när möjlighet finns, hålla godståg i rörelse snarare än att ställa upp dem vid kraftiga motlut eller andra känsliga platser.

Flera järnvägsföretag har systematiskt arbetat för att minska sårbarheten i trafiken på grund av spårhalka. Sedan flera år tillbaka är det företagen själva som styr vagnvikterna, och ansvaret för att justera dessa under halkperioden vilar helt på dem. Transportledningen inom respektive företaget ska vid behov reducera vagnvikterna och använda multipelkopplade dragfordon till de tunga tågen.

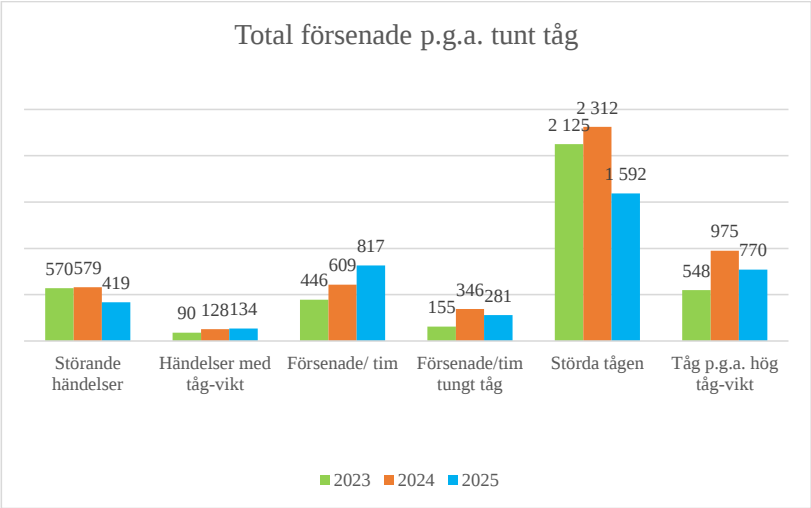
Det är dock Trafikverket som, vid behov, tar beslut om att begränsa vagnvikterna i syfte att upprätthålla kvalitet och funktion i järnvägssystemet.

Problematiken kring tunga tåg har länge varit ett prioriterat område för Underhåll, Planering och Trafikledning. Detta har bland annat lett till en tät dialog med de järnvägsföretag som utför godstransporter, där man tillsammans diskuterar möjliga lösningar.

5.1 Tungt tåg registrerade med ONA 07 och IFK03

Under veckorna 36–46 inträffade totalt 419 störande händelser. Av dessa var 134 kopplade till tåg med en totalvikt över 1 300 ton, vilket är den rekommenderade viktgränsen för perioden. De tunga tågen stod även för 280,7 av totalt 817,4 försenade timmar, och 770 av de 1 592 drabbade tågen påverkades just på grund av hög tågvikt.

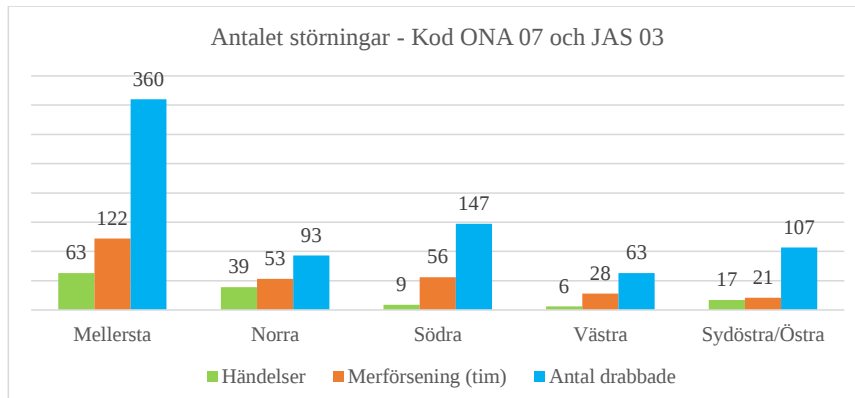
Som jämförelse såg siffrorna ut så här tidigare år:



5.1.1 Registrerad tungt tåg per Region. Kod ONA 07 och IFK03

Kommenterad [SSU1]: Ta bort , så det blir heltal

Region	Händelser	Merförsening (tim)	Antal drabbade
Mellersta	63	122	360
Norra	39	53	93
Södra	9	56	147
Västra	6	28	63
Sydöstra/Östra	17	21	107
Summa:	134	280	770

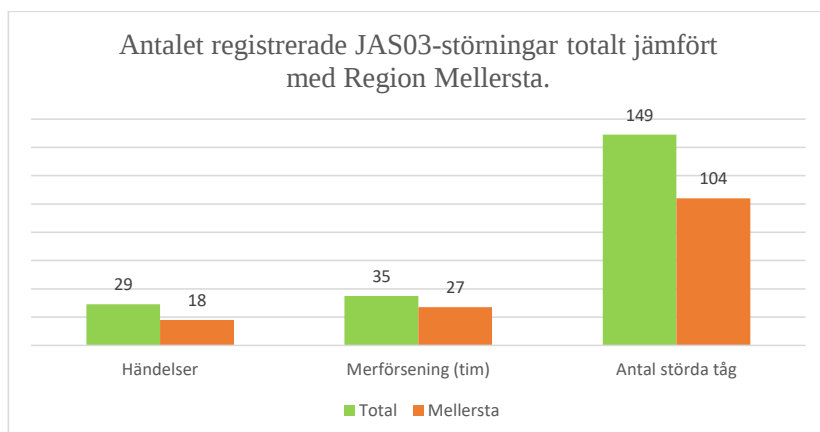


5.1.2 Tungt tåg med koden JAS 03.

Under perioden registrerades totalt 29 händelser med den tunga tågkoden JAS 03. Av dessa inträffade 18 störningar i Region Mellersta, vilket resulterade i 26,7 timmar förseningar och påverkade 104 tåg.

När man jämför det totala antalet registrerade JAS 03-störningar med antalet i Region Mellersta framgår det att en betydande del av störningarna skedde just i denna region.

	Händelser	Merförsening (tim)	Antal störda tåg
Total	29	35	149
Mellersta	18	27	104



6. Utvecklingsarbete, uppföljning och framåtblick

Spårhalka är en återkommande utmaning för järnvägssystemet under höstperioden och en betydande orsak till förseningar. Även om fenomenet inte kan elimineras helt kan dess påverkan begränsas genom förebyggande åtgärder, effektiv operativ hantering och en stärkt samverkan mellan Trafikverket och järnvägsföretagen. Nedan sammanfattas det pågående utvecklingsarbetet samt ansvar och planerade insatser för att minska störningar kopplade till spårhalka.

6.1 Övergripande utvecklingsarbete och nuläge

Trafikverket arbetar kontinuerligt med att förbättra metoder, teknik och samverkansformer för att mildra effekterna av spårhalka. Erfarenheter visar att mer än 30 procent av höstens störningar orsakas av tåg vars totalvikt överstiger den rekommenderade maxvikten på 1 300 ton. Detta gäller oavsett om störningar rapporteras som ONA 07, IFK 01 eller JAS 03, och understryker vikten av att följa rekommenderade viktgränser samt stärka uppföljningen av tågvikter.

En central del i utvecklingsarbetet är att förbättra samverkan – både internt inom Trafikverket (Planering, Underhåll och entreprenörer) och externt med järnvägsföretagen. En gemensam lägesbild, tydliga kommunikationsvägar och ett enhetligt arbetssätt är avgörande för att snabbt kunna upptäcka och hantera halkrelaterade problem.

6.2 Planering och väderförutsättningar

Spårhalka är starkt kopplat till väderförhållanden, vilket gör problemet svårt att helt förebygga. Däremot går det att genom god planering minska riskerna. Det förebyggande arbetet kompletteras av punktinsatser som riktas mot särskilt utsatta platser, exempelvis i kurvor och backar.

Sedan 2017 ingår spårhalka i Trafikverkets årstidsstyrda höstberedskap. Arbetet omfattar bland annat:

- Ogräsbekämpning och avstängning av rälsmörjning på känsliga sträckor.
- Planering av banarbeten för att undvika utsatta partier under höstriskperioden.
- Tät dialog mellan lokförare och trafikledning för att uppdatera lägesbilden i realtid.
- Snabba åtgärder vid rapporterad halka, inklusive varningar och akuta insatser.
- Styrning av tågtrafiken för att undvika tidig körning och säkerställa god bromsberedskap.

6.3 Järnvägsföretagens ansvar och åtgärder

Järnvägsföretagen har en viktig roll i att begränsa konsekvenserna av spårhalka. Transportledningen och lokförarna förväntas vidta följande åtgärder:

- Använda multipelkopplade lok för tunga tåg.
- Begränsa vagnvikter när förhållandena kräver det.
- Säkerställa att fordon är rätt underhållna och att sandningsutrustning fungerar.
- Stänga av rälssmörjning på lok.
- Genomföra förebyggande sandspridning efter anvisning från trafikcentralen.
- Utbilda lokförare i anpassat körsätt och korrekt teknik för sandning.
- Informera lokförare och Trafikverket vid upptäckt av halka eller bromsproblem.
- Rapportera platser med återkommande halkproblematik för att förbättra riktade insatser.
- Kontakta trafikledning omedelbart vid halkrelaterade stopp eller svårigheter att stanna.

Tillfälliga reduceringar av vagnvikt ska hållas så kortvariga som möjligt.

Trafikverket kan i dessa situationer understödja trafiken genom att tillhandahålla extra lok eller medge avsteg beroende på trafikläge och väderprognoser.

6.4 Pågående utveckling och analysarbete

Ett antal utvecklingsprojekt och analyser pågår för att stärka arbetet mot spårhalka:

6.4.1 Trädsäkringsprojektet

Genom trädsäkring minskas risken för att löv faller på spåren och orsakar halka, samt för att träd faller över järnvägen och leder till trafikstörningar. Hittills har cirka 550 mil järnväg trädsäkrats, och ytterligare omkring 15 mil tillkommer årligen. Arbetet med trädsäkring integreras även i större upprustnings- och nybyggnadsprojekt.

Störningar som orsakas av träd registreras med två olika koder. Koden **IFK 03** används när Trafikverket bedöms ha orsakat skada genom vållande, exempelvis när skadan orsakats av träd på Trafikverkets fastighet eller på mark som omfattas av vegetationsröjningsservitut. Koden **ONA 09** används när skadan har orsakats av träd på mark som inte omfattas av vegetationsröjningsservitut, även på järnvägssträckor som är trädsäkrade.

Det är viktigt att notera att även sträckor som klassas som trädsäkrade i stor utsträckning kan innehålla områden där trädsäkring inte är möjlig. Detta gäller bland annat inom:

- naturreservat, både kommunala och statliga,
- områden som omfattas av naturvårdsavtal,
- områden med olika former av skydd, såsom biotopskydd,
- detaljplanerade områden.

6.4.2 Analys av återkommande problemlatser

En pågående utredning kartlägger platser där halka återkommer frekvent. Syftet är att ta fram åtgärdsförslag i tre nivåer:

- Kortsiktiga, lågkostnadsåtgärder – exempelvis att tillåta tunga tåg att passera vissa risksträckor utan stopp.
- Mellansiktiga åtgärder – planering av tågplaner provisoriska omladdningar eller omlastning för att minska belastningen på utsatta platser.
- Långsiktiga, kostnadskrävande åtgärder – till exempel kurvrätningar eller större ombyggnationer.
- Plankorsningsåtgärder, på flera platser i landet pågår olika projekt för att minska och säkerställa plankorsningar med järnvägen. Exp. plankorsningar på sträckan Grådsjö - Håkantorp, samt plankorsningarna Åtorp och Kinhdalsvägen på Bdl 421.

Utredningen omfattar även förbättrad rapportering och kommunikation mellan driftledning och lokförare samt utveckling av bättre kommunikationsplattformar för snabbare punktinsatser.

Rätt kodning av störningar lyfts också som en viktig del för att möjliggöra mer träffsäkra analyser och framtida planering.

Sammanfattning

Spårhalka är en kvarstående och väderstyrd utmaning som inte helt kan undvikas. Genom tidig rapportering, anpassade tågvikter, robust förebyggande arbete och tydlig samverkan kan effekterna däremot begränsas avsevärt.

Trafikverket och järnvägsföretagen har ett delat ansvar där båda parter behöver bidra med aktuell lägesbild, fungerande operativa rutiner och snabbt agerande vid problem med halka spår.

Fortsatta investeringar i teknik, trädsäkring, analysarbete och förbättrade kommunikationsvägar är avgörande för att skapa ett mer robust järnvägssystem och minska störningarna under framtida höstperioder.

Bilagor

1. Bilaga-3 Pågående trädsäkring-Karta.
2. Bilaga-2 Trädsäkrade banor.
3. Bilaga-1-trädsäkring - Beställningen till nationella projektet

Länkar till bilagor:

- [Trädsäkring av Sveriges järnvägar - www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)
- <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/2eb95199d43d4b158ab5c7796f60b8ef/jarnvagsnat-enkel-karta.pdf>
- <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/0aac2c80534644ea882b616d8a8da258/bilaga-1-tradsakring.pdf>
- <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/e0d3adcb10d24ec9a2d2644a0056de37/bilaga-2-tradsakring.pdf>

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)