

RAPPORT

# Uppföljningsrapport Väderberedskap

Hösten 2025, Järnväg



Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Uppföljningsrapport Hösten 2025, järnväg

Författare: Sören stark UHjnk

Dokumentdatum: 2025-10-27

Kontaktperson: Stark Sören, UHjnk

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

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

Ärendenummer: TRV 2021/158

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

**Regioner** Trafikverkets regionala verksamheter har samma geografi, som överensstämmer med Sveriges civilområden.



## Bakgrund

Trafikverket tar fram nationella årstidsstyrda väderberedskapsplaner för varje årstid inom järnväg utifrån ett regeringsuppdrag, för att förebygga och minimera årstids- och väderrelaterade risker. Väderberedskapsplaner för järnvägen är en viktig del för att förhindra och hantera oplanerade händelser och situationer i närtid som kan påverka järnvägen.

Rapporten omfattar uppföljning av nationell väderberedskapsplan för hösten inom järnväg under perioden vecka 36-46 2025 med fokus på händelser kopplat till olyckor och tillbud samt yttre faktorer och naturhändelser. Syftet med rapporten är att sammanfatta perioden och identifiera förbättringar. Alla uppgifter är preliminära och för officiell statistik hänvisas till Trafikanalys som är den myndighet som ansvarar för Sveriges statistik på transportområdet.

## Metod

Underlag till rapporten har hämtats in från entreprenörer, järnvägsföretag och Trafikverket. Information om väder har arbetats fram av SMHI. Statistik har hämtats från Trafikverkets data, främst LUPP, på utvalda orsakskoder för höstperioden.

## Mål

Målet är att utvärdera effekter av åtgärder, identifiera förbättringsförslag samt analysera den samlade hanteringen av höstens händelser i järnvägstrafiken. Arbetet ska resultera i förslag på åtgärder inom gemensamma förbättringsområden och åtgärdsprogram. Förbättra den egna beredskapen och utveckla och samordna gemensamma väder- och årstidsstyrda beredskapsplaner ytterligare, för att få ut så mycket användbar kapacitet som möjligt för ett ökat transportbehov. Samtidigt som ökat genomförande av arbeten i spår och fortsatt ökat antal tåg på järnvägen.

## Orsakskoder

För att få en jämförelse med tidigare år väljs ett antal orsakskoder ut som är relaterade till årstids- och väderrelaterade händelser. Orsaken till förseningar delas in i tre delar – väderpåverkan på infrastrukturen, tågen, eller yttre faktorer som dåligt väder. Koderna är valda för att fokusera på att identifiera åtgärder för att minska konsekvenserna av effekter på väderförhållanden. Merförseningar i rapporten utgår från +3 min.

## Sammanfattning hösten 2025

Det är väl känt att översvämningarna i Västernorrland i september drabbade järnvägen hårt och hur kraftigt dessa händelser påverkar utfallet under hösten. När väderförhållandena blir mer varierande och oförutsägbara blir det allt svårare att upprätthålla en pålitlig tågtrafik. Exempel från de senaste åren visar tydligt hur sårbart systemet kan vara och behovet av att klimatanpassa infrastrukturen för att öka motståndskraften i järnvägsnätet. Speciellt i den geografi som finns i mittersta och norra regionen där omgivningens upptagningsförmåga vid kraftiga skyfall kombinerat med att vattnet hittar nya vägar, där det inte finns trummor för vattenavledning. I väntan på Haverikommisionens utredning så kan det konstateras att klimatförändringarna redan nu påverkar vädret lokalt. Det viktigaste budskapet är att utfallet kopplat till väderberedskap och väderhändelser fortsatt visar en positiv trend. Det proaktiva arbetet inom branschen enligt inriktning från väderberedskapsplanen är den främsta anledningen till framgången. Men det viktigaste är att vi fortsatt och tillsammans håller tempot i utveckling och samarbetet. Hittar förbättringarna som stärker

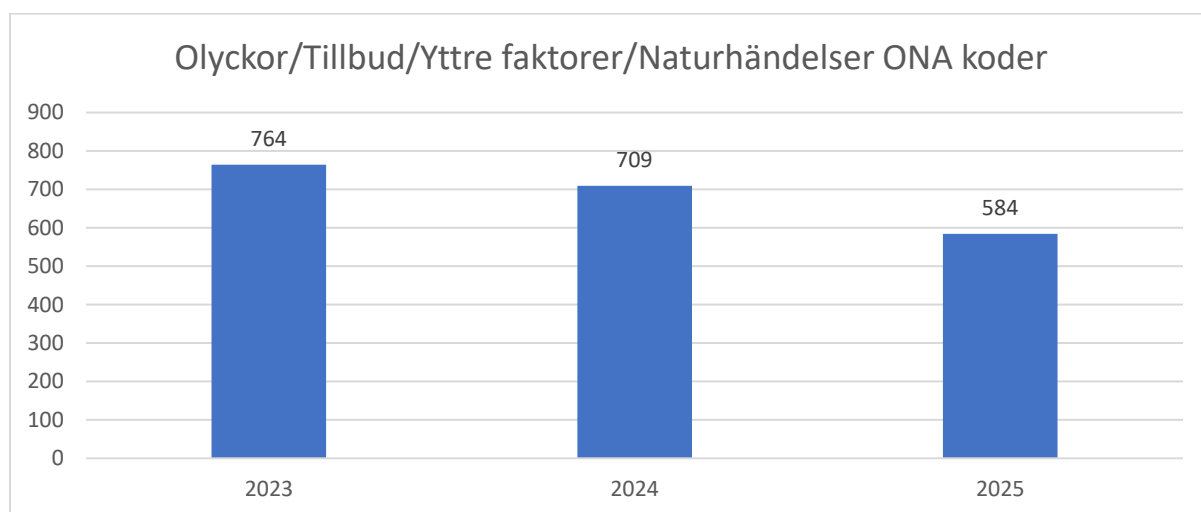
effektiviteten och leveransförmågan och snabbt omsätter det i praktiken, för att upprätthålla en fungerande infrastruktur under störda förhållanden så långt som möjligt.

Dialog fortsätter med trafik, entreprenörer, järnvägsföretag, transportköpare och andra myndigheter. Men också tillsammans med branschföreningar, JNB, TTT och övriga intresseorganisationer. Vilket är avgörande för framgången.

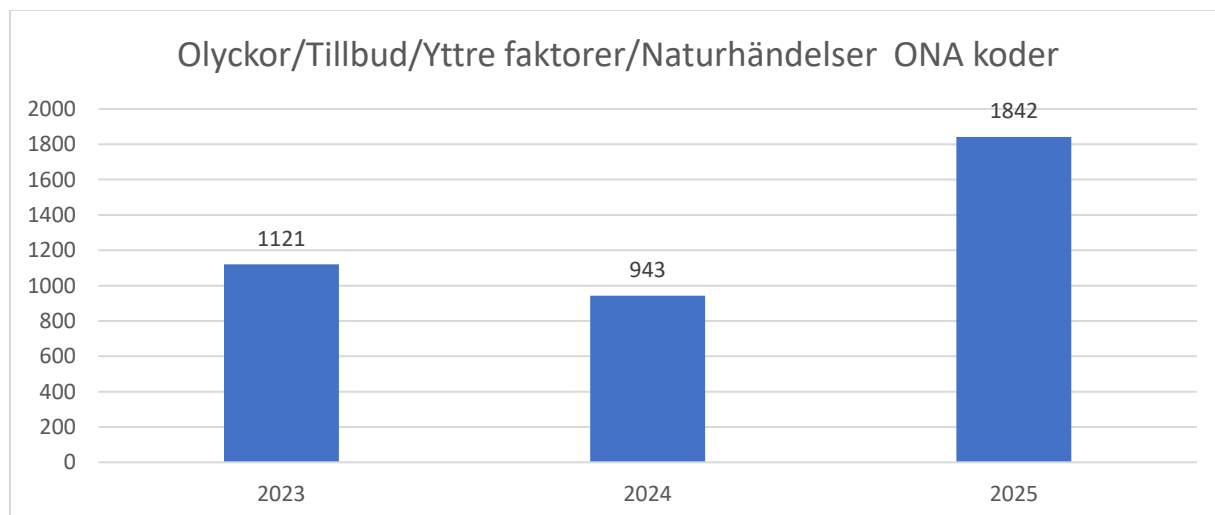
Hösten har i det stora varit gynnsamt för järnvägen. Antalet händelser kring väderrelaterade händelser minskade överlag från 710 händelser hösten 2024 jämfört med 585 händelser hösten 2025. Men det var 3 st händelser som överskuggade den annars positiva trenden vilket gjorde att merförseningarna ökade kraftigt jämfört med tidigare år. Översvämning ökade från 22 timmar hösten 2024, till 572 timmar hösten 2025. Den tredje största händelsen var när ett regnområde drog in sista dagarna i vecka 46 där kontaktledningen blev isbelagd lokalt i Burträsk och orsakade 591 merförseningstimmar.

Spårhalka eller lövhalka är det område som störst fokus legat på under höstperioderna och kommer därför redovisas i en separat bilaga till höstrapporten. Ett mycket positiv utfall som till stor del beror på samarbetet i branschen. Så tillsammans tar vi små steg mot en bättre och pålitligare järnväg.

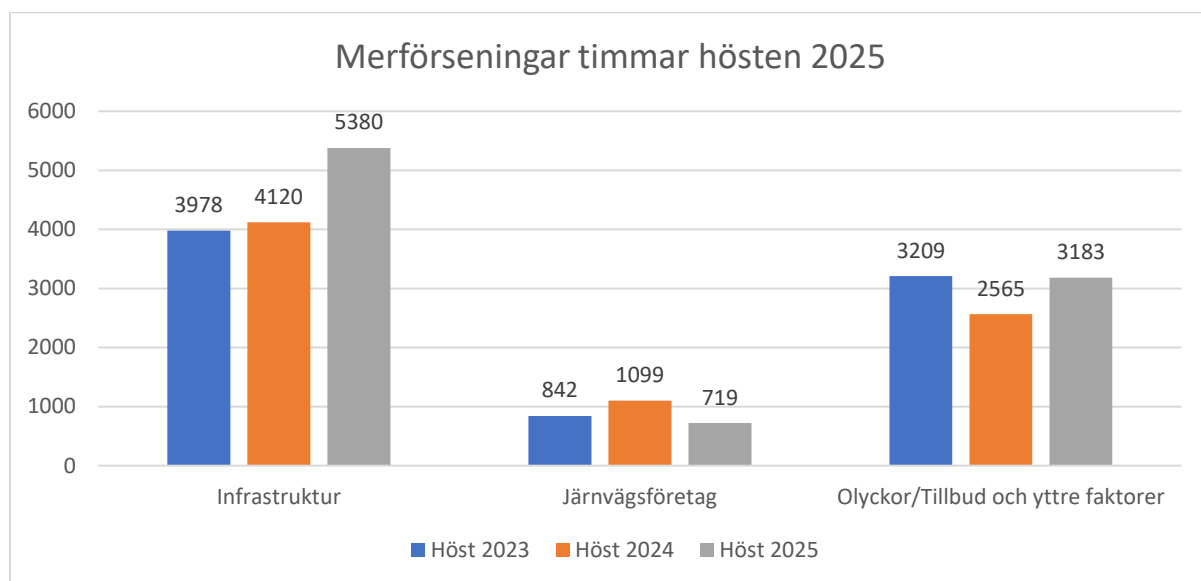
## Antal händelser



## Merförseningar



## Koder kopplade till väder



## Trafik sammanfattning september månad

Fler tåg än någonsin kom i tid under en septembermånad 80 000 tåg. Samtidigt pågår en historisk stor upprustning av anläggningen. Det rullar också fler tåg än någonsin på järnvägen och resorna har fördubblats på 30 år.

Den 7 september drabbades Västernorrland av kraftigt regn, som ledde till omfattande störningar i både väg- och järnvägstrafiken. Sammanlagt ställdes 203 tåg in (117 godståg och 86 persontåg) under den tid som banorna var ofarbara. Siffrorna gäller akut inställda tåg, som blivit inställda samma dag eller dagen innan avgångsdag. Sundsvall–Umeå var den mest drabbade linjen. Att månadens punktlighetsresultat ändå blev relativt bra beror delvis på att det stora flertalet tåg som skulle ha gått där ställdes in. Dom flesta persontåg går söder om det drabbade området, och därför kunde det ändå bli rekord i antal tåg för en septembermånad. På godssidan kunde upp till sex godståg per dygn till Inlandsbanan ledas om under perioden störningen pågick.

### Punktlighet: 88,0 procent

Tåg som kommit fram till sin slutstation högst fem minuter efter tidtabellen (RT+5) räknas som i tid.

95,9 procent av tågen kom fram till sin slutstation högst 15 minuter efter tidtabell (RT+15).

**Pendel- och flygtåg** – kortdistans: 92,4 procent (-1,1), 49 609 tåg.

**Regionaltåg** – medeldistans: 85,0 procent (-0,7), 34 921 tåg.

**Fjärr- och snabbtåg** – långdistans: 72,2 procent (-0,6), 6 905 tåg.

(Jämförelser med föregående månad inom parentes).

## Trafik sammanfattning oktober månad

Över 95 000 persontåg kördes under oktober månad och 87,2 procent kom fram i tid. Det är 0,8 procentenheter lägre än septembers punktlighet, men 1,3 procentenheter högre än oktober 2024.

Fler tåg kommer fram i tid, den procentuella andelen behöver också öka. Om 1 866 tåg ankommit en minut tidigare hade punktligheten i oktober blivit 2,0 procentenheter högre, 89,2 procent.

De rekordmånga upprustningsarbetena är förstås något som får konsekvenser för punktligheten. Banarbeten smyger sig in i olika orsakskoder, till exempel där driftledningen behöver prioritera tåg före ett annat vid enkelspårdrift. DPR, Driftledningen prioriterar, var den enskilt största orsakskoden i oktober som används för att lösa en trafiksituation med så få förseningar som möjligt. Här är det viktigt att grundorsaken till störningen anges.

Bland det som påverkade punktligheten finns några större trafikstörningar. I Stockholmsområdet handlade det om signalfel vid Häggvik och Odenplan på grund av spårbeläggningar samt ett stillastående tåg med hjulskador vid Stockholm Södra. Allt inträffade samma dag, den 27 oktober.

Dagen därpå var det tidvis spänningsslöst söder om Malmö, mellan Triangeln och Lernacken samt till Svågertorp och Lockarp. På grund av detta blev det tidvis trafikstopp och förseningar på berörda sträckor, och 41 pendeltåg ställdes in helt.

#### **Punktlighet: 87,2 procent**

Tåg som kommit fram till sin slutstation högst fem minuter efter tidtabellen (RT+5) räknas som i tid.

96,2 procent av tågen kom fram till sin slutstation högst 15 minuter efter tidtabell enligt måttet (RT+15).

**Pendel- och flygtåg** – kortdistans: 92,5 procent (+0,1), 51 324 tåg.

**Regionaltåg** – medeldistans: 83,3 procent (-1,7), 36 056 tåg.

**Fjärr- och snabbtåg** – långdistans: 70,4 procent (-1,8), 7 602 tåg.

(Jämförelser med föregående månad inom parentes).

Obehöriga i spår, så kallat spårspring drog ner punktlighetsresultatet i oktober med minus 0,8 procentenheter.

### **Trafik sammanfattning november månad**

Under november 2025 ankom 80 611 av de 90 999 framförda persontågen till sin slutstation i rätt tid, vilket gav ett punktlighetsresultat på 88,6 procent. Resultatet blev därmed 1,4 procentenheter högre än föregående månad och 1,8 procentenheter högre än november månad föregående år. November 2025, med 90 999 framförda tåg, är den novembermånad som det gått flest persontåg någonsin. Ser man till 30-dagarsmånader sedan 2001 hamnar november 2025 på andra plats. I november ankom 1 624 persontåg EXAKT sex minuter försenade. Hade dessa tåg istället ankommit bara 1 minut tidigare så hade punktlighetsresultatet i november enligt måttet RT+5 blivit 90,4 procent. Banarbetssäsongen tenderar att bli längre och längre år efter år. I år kommer banarbeten på många ställen att pågå ända tills tjälen går i backen och andra vädermässiga orsaker omöjliggör effektiva banarbeten. Banarbeten påverkade tågtrafiken och punktligheten med minus 0,3 procentenheter.

#### **Punktlighet: 88,6 procent**

Tåg som kommit fram till sin slutstation högst fem minuter efter tidtabellen (RT+5) räknas som i tid.

Jämfört med föregående månad förbättrades punktlighetsresultatet för alla tre segmenten, långdistanstågen ökade med 2,9 procentenheter, medeldistanstågen med 1,8 medan kortdistanstågen ökade sin punktlighet med 0,8 procentenheter.

96,4 procent av tågen kom fram till sin slutdestination högst 15 minuter efter tidtabell enligt måttet (RT+15)

**Kortdistanståg** (pendel- och flygtåg) november 2025: 93,3 procent. (92,5)

**Medeldistanståg** (regionaltåg) november 2025: 85,1 procent. (83,3)

**Långdistanståg** (fjärr- och snabbtåg) november 2025: 73,3 procent. (70,4)

(Jämförelser med föregående månad inom parentes).

Obehöriga i spår, så kallat spårspring drog ner punktlighetsresultatet i oktober med minus 0,3 procentenheter.

## Vädersammanfattning från SMHI september

**September 2025 blev en varm månad med tongivande sydvindar i ett fastlåst läge av högtryck som ledde om lågtrycken att passera norr om Skandinavien. Det var mindre blåsig än normalt och det registrerades blixurladdningar under 19 av månadens 30 dagar. Sista veckan i månaden avslutades med kallare och torrare luft som svepte ner över landet. Månaden bjöd på högsommarvärme, frost och säsongens första snödjup.** Månadens mest anmärkningsvärda väderhändelse inträffade under första helgen när historiskt stora regnmängder föll i Västernorrland och att det var allmänt rekordvarmt i Lappland. Sydliga vindar som rådde under stora delar av september hade Sverige ständig tillförsel av varm och fuktig luft som satte präge på månadens medeltemperatur. Lagom till höstdagjämningen den 22 september slog vinden om och blev nordvästlig vilket förde ner kyligare och torrare luft och den meteorologiska hösten tog över i stora delar av landet. Månadens största dygnsnederbördsmängd inföll i samband med det lågtryck som låg tämligen stationärt på Bottenhavet lördagen den 6 september och matade på med regn över södra Norrland. Västernorrlands län drabbades av de allra kraftigaste skurstråken som gick till historien med den näst största officiella nederbördsmängden för ett septemberdygn i Sverige. Myckelgensjö, Ångermanland, rapporterade denna lördag månadens högsta dygnsnederbörd på **140,0 mm**. Därmed var platsen i den svenska väderhistorien säkrad. Näst störst dygnsnederbörd inträffade samma dag i Kramfors, Ångermanland, med **123,5 mm**. Högsta månadsnederbörden var i Limedsforsen Dalarna med **213,5 mm**

## Vädersammanfattning från SMHI oktober

**Oktober 2025 sticker ut som varmare än normalt jämfört med normalperioden. Lågtryck dominerade väderläget och tillfälliga högtryck. Särskilt i norr blev större delen av månaden ostadig och med lågtrycken följde även nederbörd och mildluft, vilket gav varmare och blötare väder än normalt för årstiden. I Ångermanland räckte det till två tangerade temperaturrekord för oktober månad och i Luleå anlände hösten rekordsent. Även om södra Sverige fick stora mängder regn på flera platser i samband med att höststormen Amy passerade med byvindar på 39,8 m/s i Landskrona, Helsingborg och det blötaste oktoberdygnet i Malmö sedan 1929 och i Karlstad sedan 1993 sticker varken temperatur eller nederbörd ut nämnvärt. För flera stationer i norr är oktober 2025 den varmaste sedan 2000. I stora drag föll det under oktober 2025 omkring eller mer än normal mängd nederbörd. i Lapplandsfjällen uppmätte 33,0 m/s i vindbyarna. Det första mätbara snödjupet blev den 16 då Katterjåkk noterade 7 cm, vilket dagen efter ökade till 39 cm, vilket är långt ifrån rekordet 168 cm den 22–24 oktober 1925.**

## Vädersammanfattning från SMHI november

**November 2025 inleddes med riktigt mild luft för årstiden, för att under månadens andra hälft bytas ut mot vinterkyla i hela landet. Mellan den 19 och 21 november berördes framförallt södra och östra Götaland samt sydöstra Norrland av snöfallsområden med ymnigt snöfall. I framförallt Skåne och i Gävleborgs län ledde det**

**till stora störningar främst i vägtrafiken.** Den 13 november började kallare luft avancera ner över landet norrifrån och den meteorologiska vintern tog ett rejält kliv söderut mellan den 15 och 18 november. Det var generellt sett torrare än normalt jämfört med normalperioden. Månaden blev som helhet mindre blåsig än normalt. Den varma luften i söder avancera norrut under den 11 och 12 november. Med varmluften följde ett nederbördsområde som över norra Norrland föll mest som snö. Snöfallet övergick dock i regn längs norra Norrlands kustland och i södra Lappland och på sina håll föll då underkyllt regn som orsakade is på kontaktledningen i Burträsk. Den 21 november upp mot 30–40 cm på sina håll i främst östra Götaland. Samtidigt berördes Gävleborgs län av snöbyar under natten mot den 20 november, där snödjupet på morgonen den 20 november på sina håll låg omkring 30 cm. Den kallaste natten noterades mellan den 23 och 24 november med -32,6° i Karesuando.

## Mer om väder

För mer information om väder. Kolla in SMHI hemsida [Månadens väder och vatten i Sverige — SMHI](#)

## Risker kopplat till väderberedskapsperiod

Järnvägsföretagen och entreprenörers förberedelser och ansvar för att förebygga och minska risker kopplat till perioden är av stor betydelse för en ökad punktlighet. Inför höstens är det viktigt att informera branschen om vikten av förberedelser i den egna verksamheten och planera för årstidstypiska reservdelar för att öka beredskap inför olika scenarier.

Vädervarningar är viktiga beslutsunderlag för samhället. Det nya vädervarningssystemet har anpassats och arbetssättet har förändrats och ska användas under hela året för att planera så att rätt resurser, material och utbildad personal finns för att åtgärda händelser som kan uppstå vid olika väderförhållanden. Det har blivit tydligt vilka förberedelser och beslut som behöver utföras i god tid för att hantera störningar.

Det finns tydliga kriterier för när SMHI ska gå ut med varningar. Kriterierna har bestämts av SMHI i samråd med myndigheter, landsting och kommuner. Trafikverket har avtal med SMHI och tillgång till väderprognoser anpassade för väg- och järnvägstrafiken.

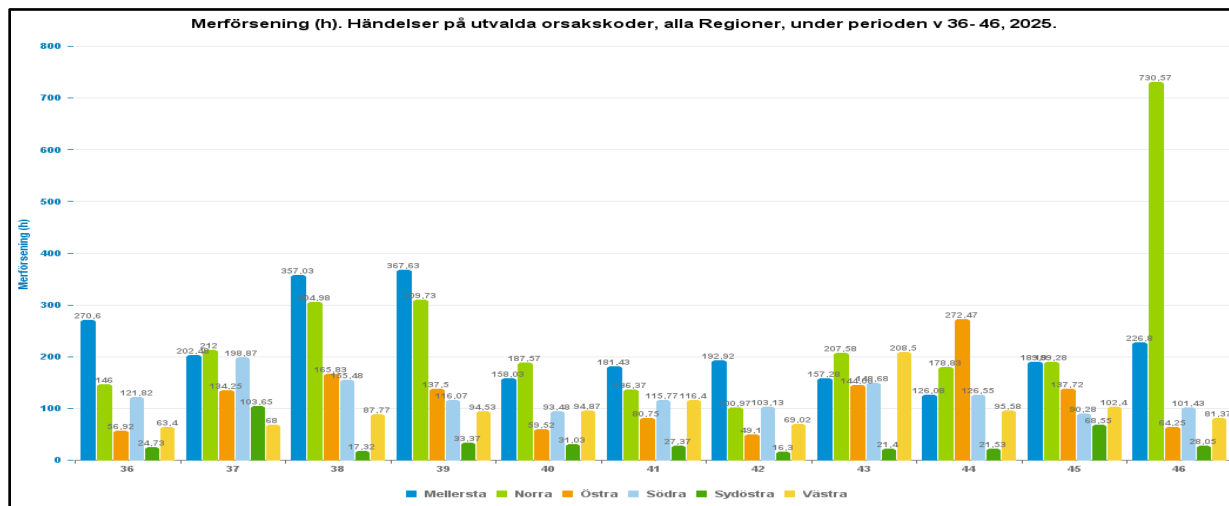
Prognoserna från SMHI och andra väderdata är åtkomliga i IT-systemet VViS Presentation. Medarbetare inom Trafikverket och entreprenörerna ansöker om behörighet via Trafikverkets användarstöd IT. Entreprenörer använder VViS och andra annan tillgänglig information för att vara uppdaterade om risker kopplat till väder, året runt enligt kontrakt.

Om omständigheterna och förhållandena så kräver kan man vidta kraftigare åtgärder tidigare än vad som anges i tabellerna CL/TR/2021:0104” Operativ väderberedskap” som är ett stöd till operativ personal för att hantera risker kring väderförhållanden proaktivt och operativt. Dagliga möten genomförs med SMHI. Regional operativ ledning hanterar beredskap och driftnivå på dagliga möten.

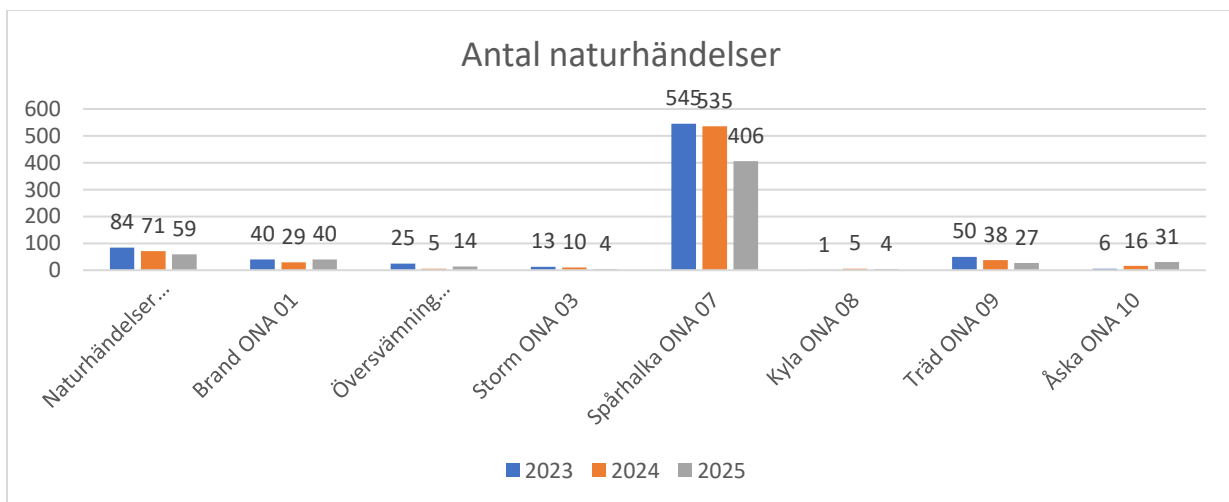
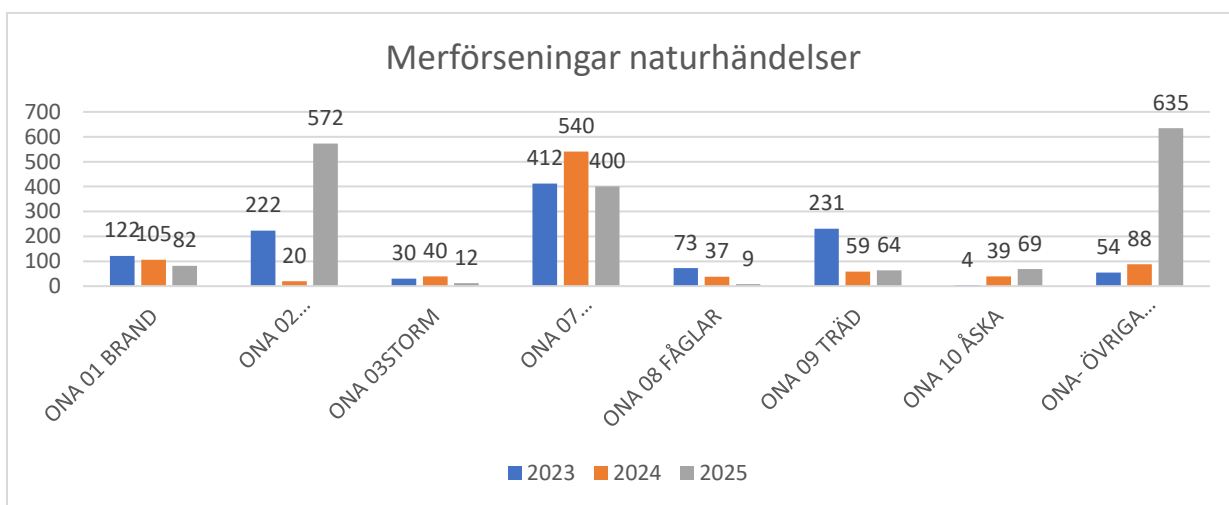
**Extremväder** kan leda till påverkan på de arbeten som utförs i kontrakten. Extremväder kan innebära att vissa åtgärder inom felavhjälpning inte kan utföras på grund av arbetsmiljöskäl eller att vissa delar i anläggningen inte går att åtgärda under vissa förhållanden.

## Merförsening per vecka

Merförsening per vecka under perioden visade inledningsvis en positiv trend. Översvämning vecka 38 i Norr och is på kontaktledningen i Burträsk vecka 46 var dom händelser som drog ner en annars positiv höst mätt i merförseningstimmar. Antal naturhändelser minskar överlag.

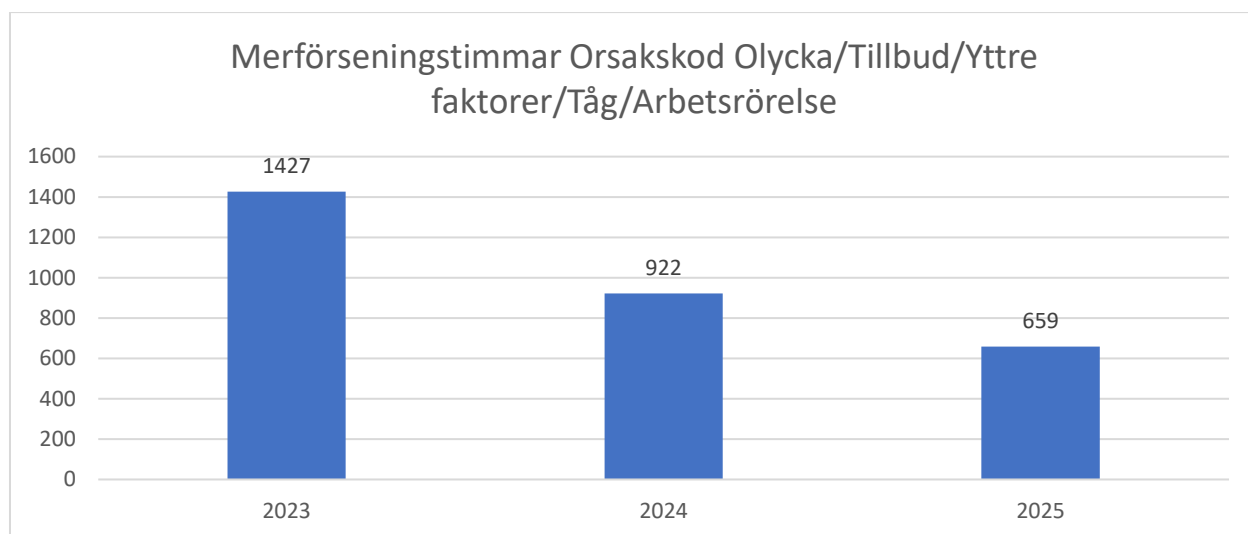


## Naturhändelser



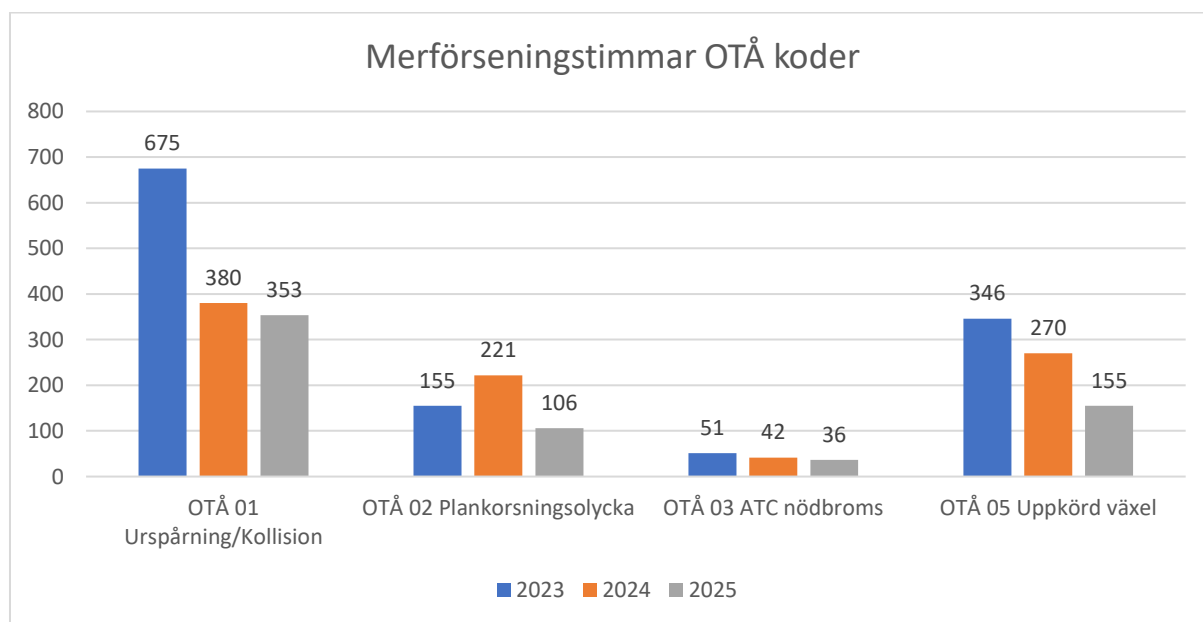
## Merförseningar Olyckor och tillbud samt yttre faktorer

Merförseningar kopplat till OTÅ koder har minskat och visar en positiv trend. Människor i spår ingår inte i uppföljningen.



**Merförsening OTÅ koder** används vid olycka, tillbud med tåg eller arbetsrörelse. Merförseningstimmar har för respektive kod har gått ner dom senaste 3 höstperioderna. Antal händelser totalt har ökat från 266 st hösten 2024 till 290 st händelser 2025. Bakom ökningen av antalet händelser är det "OTÅ 3 ATC nödbroms" som står för uppgången. Övriga visar på ett positivt resultat jämfört med hösten 2023 till hösten 2024.

Plankorsningsolycka ligger på en jämn nivå. Tittar man närmare på orsakerna bakom koden så rör det sig i dom flesta av dessa 65 händelser att bommar har blivit påkörda av olika slags vägfordon. Endast ett tåg har varit inblandad i en kollision där lokets plog fick en skada. Uppkörda växlar har minskat från 22 st 2023 till 16 st 2025.



## Träd

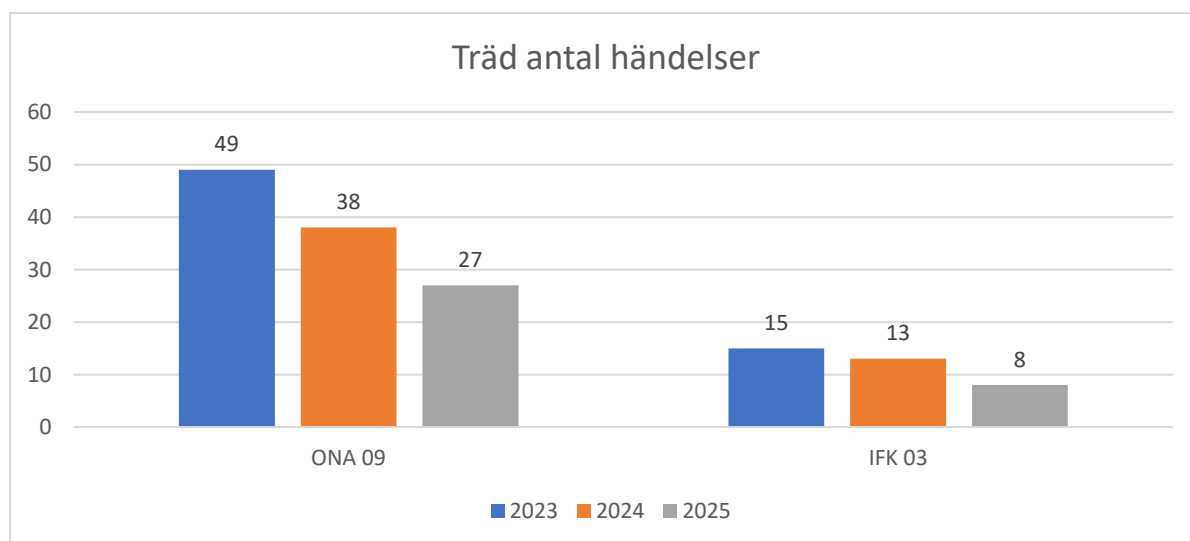


### Trädröjning Stångådal-Tjustbanan

Orsakskod träd delas i 2 olika koder. IFK 03 Trafikverket anses ha orsakat avtalsparten skada genom vållande om skadan orsakats av träd på Trafikverkets fastighet, eller på mark som omfattas av vegetationsröjningsservitut. ONA 09 mark som inte omfattas av vegetationsröjningsservitut på trädsäkrade järnvägssträckor. Orsaken till minskningen kan kopplas till den fortsatt prioriterade trädröjningen som Trafikverket utför i anläggningen. Även om en sträcka anges som trädsäkrad finns det områden som inte kan trädsäkras p.g.a. följande:

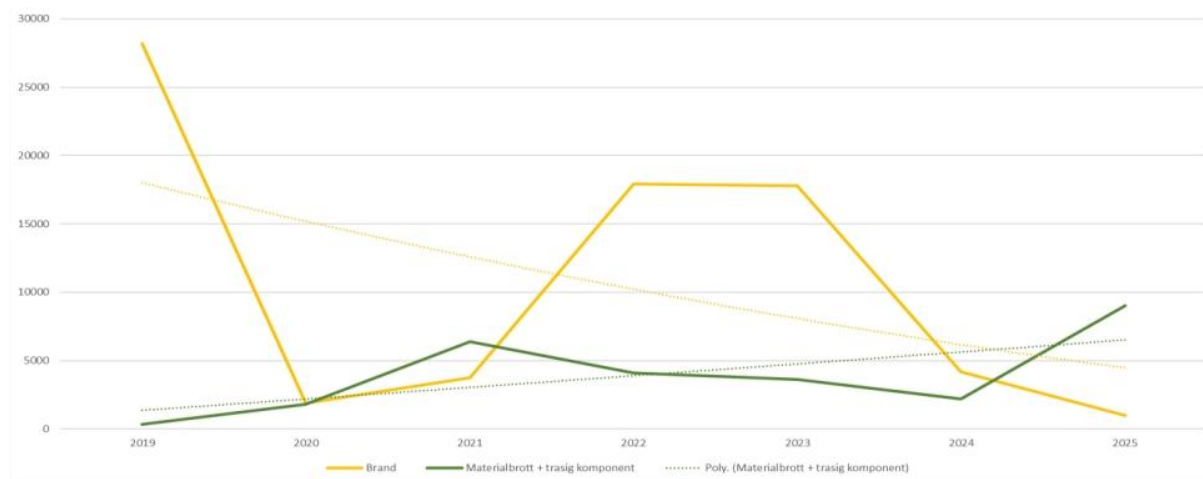
- Naturresevat, kommunala och statliga
- Områden som omfattas av Naturvårdsavtal
- Olika skyddsformer kring biotopskyddsområden
- Detaljplanerade områden

Vill du veta mer? Besök [Trädsäkring - Bransch](#)



## Brand

Antal bränder på spåren minskar kraftigt, ingen region avviker. Anledningar till bränder i järnvägsanläggningen är väl känt. Samarbete med andra myndigheter och företag i branschen har gett Trafikverket bra förutsättningar att förebygga att bränder uppstår, med restriktioner vid förhöjd risk. Koden bränder följs upp främst på merförseningar. Det beror på att koden innehåller allt från falsklarm på tåg och stationer till bränder utanför anläggningen som påverkar järnvägen.

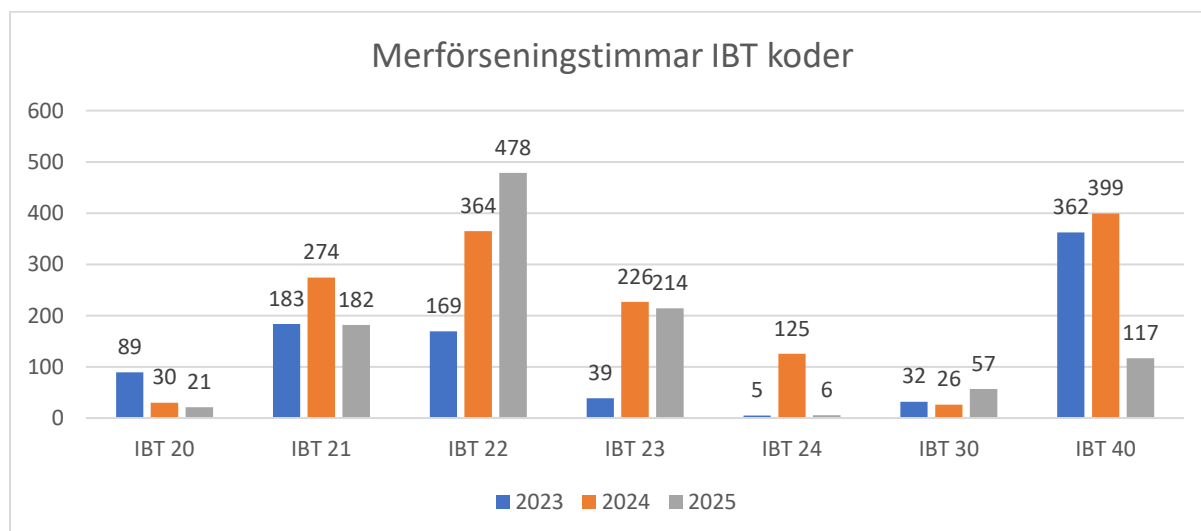


## Uppföljning Infrastruktur

**Banarbeten IBT koder** Planering kring banarbeten har samtliga koder summerats i rapporten kopplat till merförseningstimmar. Cirka 1 700 planerade avstängningar för trafikpåverkande banarbeten finns med i tågplanen under 2025 och fler större arbeten ingår jämfört med föregående tågplan, har händelser minskat jämfört med tidigare år. Antal störda tåg och registrerad merförsening visar på en positiv utveckling i dom flesta fall. IBT 22 "investering" samt IBT 30 "direktplanerade trafikstörande" har en negativ utveckling. Det visar ändå att planerade arbeten alltmer utförs som planerat och att det är fokus på balans mellan trafik och banarbeten. Där merförseningstimmar totalt på IBT koder hamnade på 399 merförseningstimmar hösten 2024 jämfört med hösten 2025 på 117 merförseningstimmar.

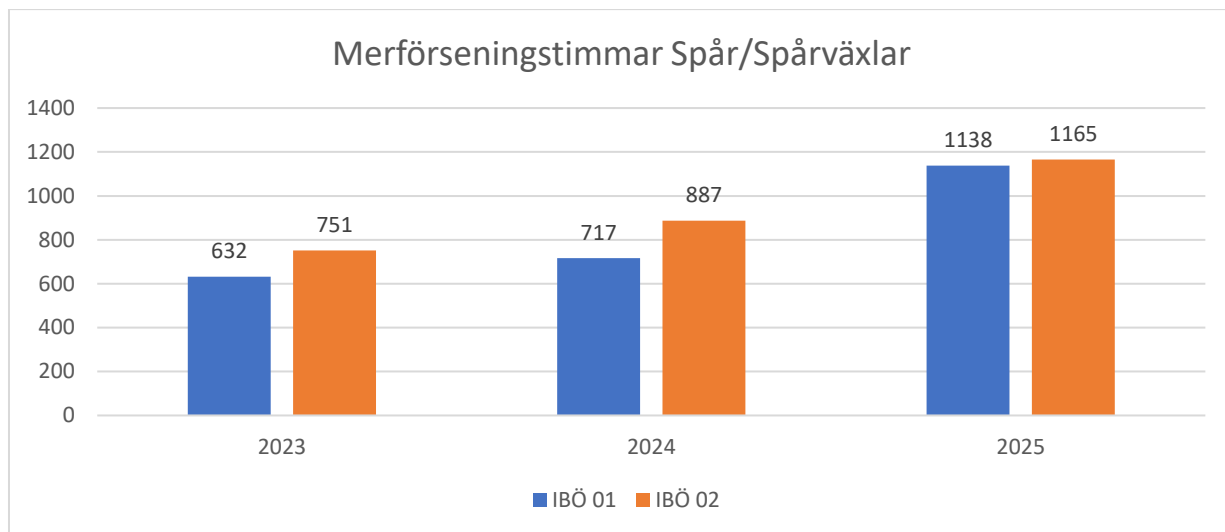
Sammanlagt 14 116 ansökta tåglägen 2025 jämfört med 13 065 tågplanen 2024 har planerats in.

Ansökningarna kommer från 53 olika aktörer, en ökning jämfört med de senaste två åren.



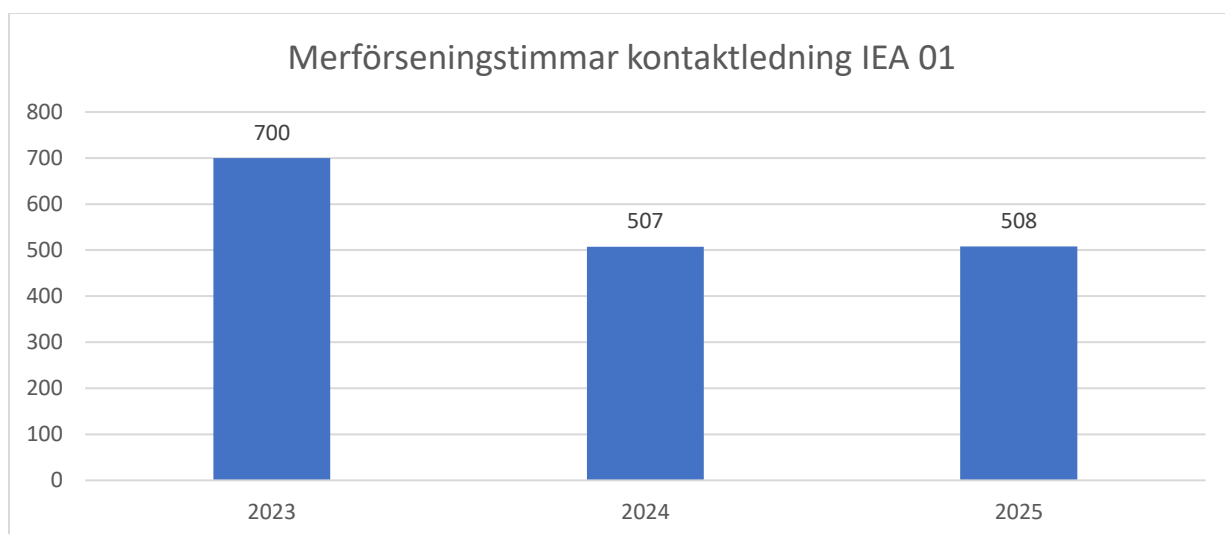
## Spår och spårväxlar

Tydlig uppgång i antal fel på spår och spårväxlar.



## Kontaktledning

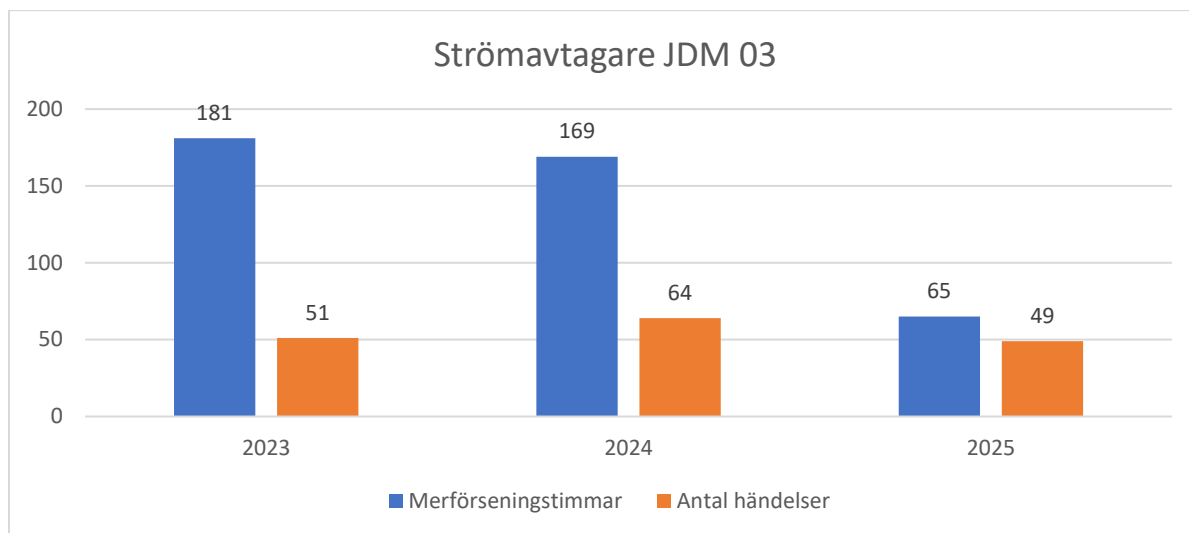
På många sträckor i landet har upprustning av kontaktledning utförts och fortsätter att rustas upp i en ökad takt för att säkerställa en robust och smidig tågtrafik.



## Uppföljning Järnvägsföretag

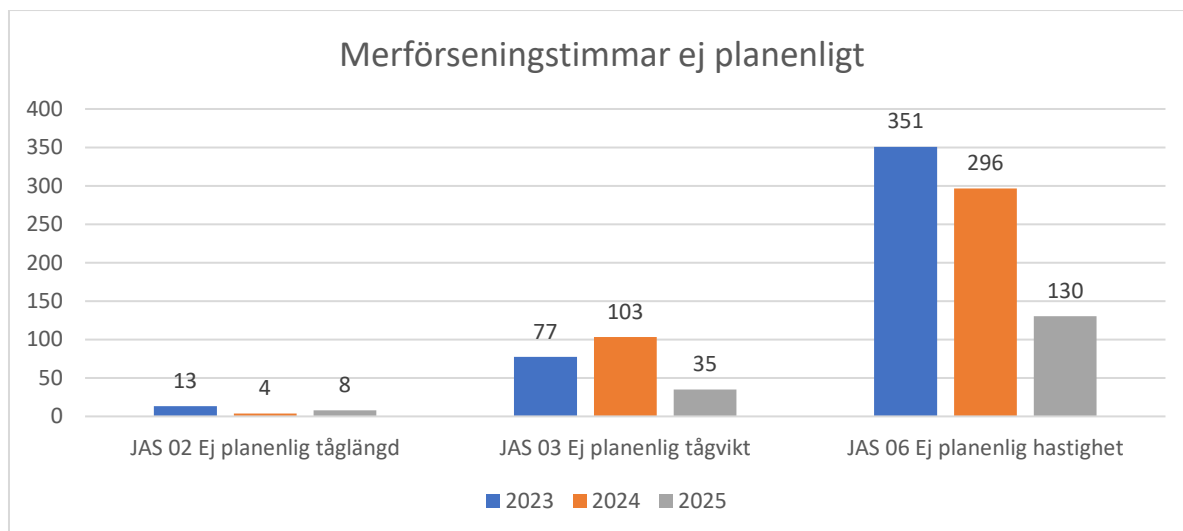
Järnvägsföretagens koder kopplat till väderpåverkan fortsätter åt rätt håll. Trafikvolymerna fortsätter att öka med fler ansökningar från 53 olika aktörer om tåglägen inför T26.

**Strömavtagare** visar en positiv trend under hösten i både antal händelser och merförseningar.

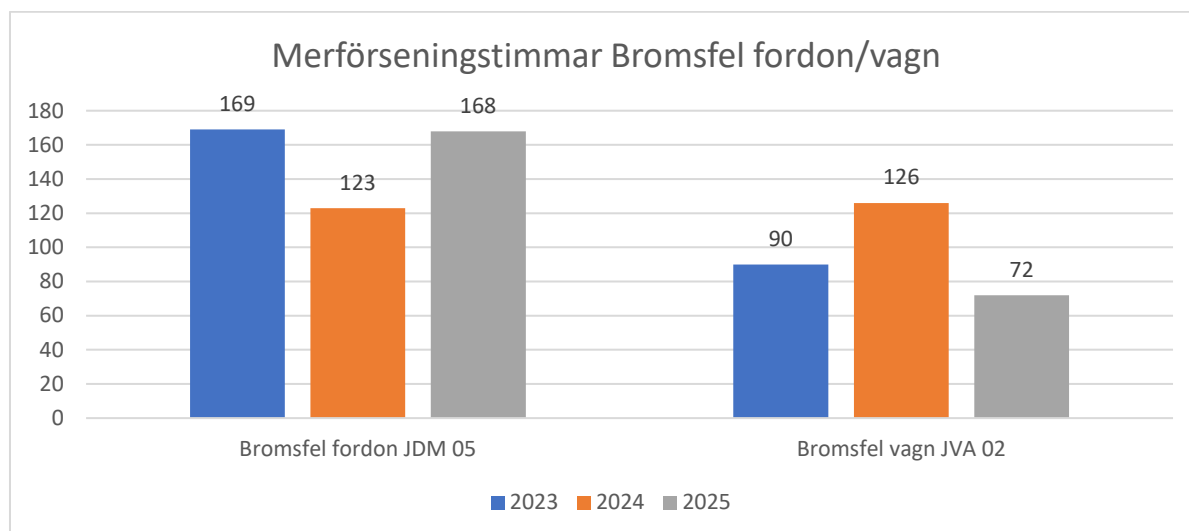


### Avvikande planerad längd/vikt/hastighet

**Ej planenligt** framförande av tåg visar på en bättre planering och att järnvägsföretagen följt rekommendationer kring tågvikter under hösten.



**Bromsrelaterade fel på fordon ligger högre än föregående höstperiod medan bromsfel på vagn har en positiv utveckling de senaste åren.**



## Trafikverkets arbete med förbättringar

I god tid före varje årstid påbörjas arbetet med att samla in information och underlag från samtliga berörda interna och externa parter för att skapa aktuell årstidsberedskapsplan.

Många av händelserna går att förebygga genom att arbeta med riskbedömningar, identifiera sårbarhet och möjliga konsekvenser. Väderprognoser och varningar ökar möjligheten till snabb återställning om man har rätt information i god tid och inte minst är rätt utrustad och utbildad inför varje situation.

Det viktigaste är att fånga upp lärdomar och erfarenheter till kommande beredskapsplan och hantera förbättringsförslag.

Informationen i broschyren "Tillsammans blir vi bättre" riktar sig till de som jobbar operativt med järnvägstrafik. Genom att följa råden på de vanligast förekommande händelserna kan dessa undvikas men också att förstå varandra i vissa situationer.

Tillsammans kan vi öka järnvägens robusthet och punktlighet för järnvägen genom att dela erfarenheter. Alla är vi en del av ett pussel där varje bit behövs för att få det att fungera för att nå våra gemensamma mål. Syftet med broschyren är att minska störningar i dagens järnvägssystem där många aktörer är involverade som arbetar operativt med järnvägstrafik och spåranläggningar som förvaltas av Trafikverket. Det är viktigt att alla inblandade är delaktiga och informerar om händelser som påverkar varandras verksamheter.

**Förtydligat väderberedskapsnivåer** genomfört för beredskapshöjande åtgärder och lämpliga begränsningar och prioriteringar i infrastrukturen. Syftet är att ta fram underlag för bedömning av behov och förtydliga interna samt externa kommunikationsvägar vid nivåhöjningar.

**Operativ beredskap** Styrande dokument CL/TR/2021:0104 är uppdaterad.

**Projekt järnvägsväder** ska ta tillvara befintlig kunskap om samband mellan väder och händelser i järnvägssystemet. Genom samverkan mellan forskare, Trafikverket och järnvägsföretagen utvecklas ny kunskap och testa en anpassad "järnvägsväderprognos", samt undersöka och driva på frågan om hur anpassade väderprognoser skulle kunna komma Trafikverket och järnvägsföretagen till del. Syftet är att öka järnvägstransportens konkurrenskraft och effektivitet.

Den grundläggande skillnaden mellan de nuvarande väderprognoserna som nyttjas idag och det projektet ska studera, är att befintliga prognoser består av meteorologiska prognoser med ingen eller ytterst begränsad anpassning till järnvägssystemets behov, medan projektets anpassade prognoser beskriver konsekvenserna av vädret för järnvägsbranschens intressenters verksamheter. Vädervarningar är viktiga för att kunna vara förberedd med rätt utrustning, rätt utbildning att hantera verktygen, bra information för att kunna kommunicera vidare ut till kunderna. Väderprognoserna ska användas under hela året på veckomöten som genomförs på varje projekt. Är man rätt förberedd året runt så ökar punktligheten.

**Driftledningens prioriteringar** är nödvändiga för att tågtrafiken ska framföras med så små förseningar som möjligt. Prioriteringarna ska rapporteras med rätt grundorsak. Prioriteringarna bör följas upp för att finna mönster som framåt kan undvikas.

**Utbildning** Viktigt är att fortbilda förare och entreprenörer för att minska antalet händelser.

**Säkerhet och punktlighet** går hand i hand och skapar trygghet för kunden som ska känna att man kan lita på tåget som transportmedel. Har kunden information i god tid om vad som påverkar resan kommer kunden att uppleva oss som ansvarsfulla. Någon som visar omsorg, någon som skapar trygghet för resenären och som man kan lita på i alla väder.

**Hastighetsbegränsningar** är en av de största orsakerna till merförseningar och störda tåg. Ett större fokus läggs på att åtgärda dessa. Hastighetsbegränsningar som legat över 265 dagar och inte har fått en planerad åtgärd bör utredas och planeras in i tågplanen för bättre kapacitet och färre störningar.

**Trädröjning** Trafikverket har ökat fokus och ytterligare medel för trädröjning kommande år.

**Uppkörda växlar/urspårning/kollision** kräver stort fokus från samtliga aktörer som framför fordon på järnväg genom information/utbildning och fortbildning.

**Strömavtagare** Under sommaren och hösten startade dialog med järnvägsföretag om att samtliga i större utsträckning bör använda vinterkolskenor samt ökad tillsyn under vinterperioden.

## Utvalda koder som ingår i uppföljningen höst

|   |    |                                                       |   |    |    |                                                                  |
|---|----|-------------------------------------------------------|---|----|----|------------------------------------------------------------------|
| I | AK | Infrastruktur/Avgrävd kabel                           | O | BÖ | 1  | Broöppningstid överskriden                                       |
| I | AK | 1 Avgrävd signalkabel                                 | O | BÖ | 2  | Planerad broöppningstid                                          |
| I | AK | 2 Avgrävd telekommunikationskabel                     | O | DJ | -  | Olyckor/Tillbud/Yttre faktorer/Djur                              |
| I | AK | 3 Avgrävd elkabel                                     | O | DJ | 1  | Påkört vilt                                                      |
| I | BT | - Infrastruktur/Planerat banarbete/Transport/         | O | DJ | 2  | Levande vilt i spårområdet                                       |
| I | BT | 20 Förplanerat överskridet banarbete                  | O | DJ | 3  | Påkörd ren                                                       |
| I | BT | 21 Underhåll                                          | O | DJ | 4  | Påkört tamdjur                                                   |
| I | BT | 22 Investering                                        | O | DJ | 5  | Levande tamdjur i spårområdet                                    |
| I | BT | 23 Stora projekt                                      | O | NA | -  | Olyckor/Tillbud/Yttre faktorer/Naturhändelser                    |
| I | BT | 24 Planering                                          | O | NA | 1  | Brand                                                            |
| I | BT | 30 Direktplanerat trafikstörande banarbete            | O | NA | 2  | Översvämning                                                     |
| I | BT | 40 Förseningar med anledning av förplanerat banarbete | O | NA | 3  | Storm/Snöstorm                                                   |
| I | BU | 3 Trumma                                              | O | NA | 4  | Lavin                                                            |
| I | BU | 4 Bro                                                 | O | NA | 5  | Skred                                                            |
| I | BÖ | 1 Spår                                                | O | NA | 6  | Kyla                                                             |
| I | BÖ | 2 Spårväxel                                           | O | NA | 7  | Spårhalka                                                        |
| I | BÖ | 3 Skymd sikt pga vegetation                           | O | NA | 8  | Fåglar                                                           |
| I | EA | Infrastruktur/Elanläggningar                          | O | NA | 9  | Träd                                                             |
| I | EA | 1 Kontaktledning                                      | O | NA | 10 | Åska                                                             |
| I | EA | 2 Hjälpkraftledning                                   |   |    |    |                                                                  |
| I | EA | 3 Fördelningsstation                                  | O | NK | -  | Olyckor/Tillbud/Yttre faktorer/Allvarlig incident, kris och fara |
| I | EA | 4 Kopplingscentral                                    | O | NK | 1  | Pandemi                                                          |
| I | EA | 5 Matarledning                                        | O | NK | 2  | Terrordåd                                                        |
| I | EA | 6 Frånskiljarstation                                  | O | ST | -  | Olyckor/Tillbud/Yttre faktorer/Strejk                            |
| I | EA | 7 Nätstation                                          | O | ST | 1  | Planerad strejk                                                  |
| I | EA | 8 Omformarstation                                     | O | ST | 2  | Oplanerad strejk                                                 |
| I | EA | 9 Sektioneringsstation                                | O | SY | -  | Olyckor/Tillbud/Yttre faktorer/Avsugning av bana/fordon          |
| I | EA | 10 Transformatorstation                               | O | SY | 1  | Avsugning av bana                                                |
| I | EA | 11 Eldriftledningssystem                              | O | SY | 2  | Avsugning av fordon                                              |
| I | EA | 12 Teknikbyggnad                                      | O | TÅ | -  | Olyckor/Tillbud/Yttre faktorer/Tåg/arbetsrörelse                 |
| I | EA | 13 Extern elleverantör                                | O | TÅ | 1  | Urspårning/kollision                                             |
| I | FK | Infrastruktur/Framkomlighet i spår pga. väder         | O | TÅ | 2  | Plankorsningsolycka                                              |
| I | FK | 1 Verifierad spårhalka                                | O | TÅ | 3  | ATC-nödbroms                                                     |
| I | FK | 2 Snö och is                                          | O | TÅ | 5  | Uppkörd växel                                                    |
| I | FK | 3 Träd                                                | O | TÅ | 6  | Provkörning/testtåg                                              |
| I | SA | 3 Positioneringssystem                                | O | UK | -  | Ytterligare utredning krävs                                      |
| I | TA | 1 Detektor                                            |   |    |    |                                                                  |
| I | ÖA | 2 Hägnad                                              |   |    |    |                                                                  |
| I | ÖA | 5 Snögalleri                                          |   |    |    |                                                                  |
| I | ÖA | 7 Avvattningspumpsystem                               |   |    |    |                                                                  |
| J | AS | 2 Ej planerlig tåglängd                               |   |    |    |                                                                  |
| J | AS | 3 Ej planerlig tågvikt                                |   |    |    |                                                                  |
| J | AS | 6 Ej planerlig/avvikande STH                          |   |    |    |                                                                  |
| J | DM | 3 Strömvtagare                                        |   |    |    |                                                                  |
| J | DM | 4 Hjulskadelarm                                       |   |    |    |                                                                  |
| J | DM | 5 Bromsfel/Bromssystem/Tjuvbromslarm                  |   |    |    |                                                                  |
| J | DM | 12 Varmgångslarm                                      |   |    |    |                                                                  |
| J | VA | 2 Bromsfel/Bromssystem/Tjuvbromslarm                  |   |    |    |                                                                  |
| J | VA | 3 Hjulskadelarm                                       |   |    |    |                                                                  |
| J | VA | 8 Varmgångslarm                                       |   |    |    |                                                                  |

## Kontakt

Vid frågor kring beredskapsplanens framtagande kontakta författarna av detta dokument.