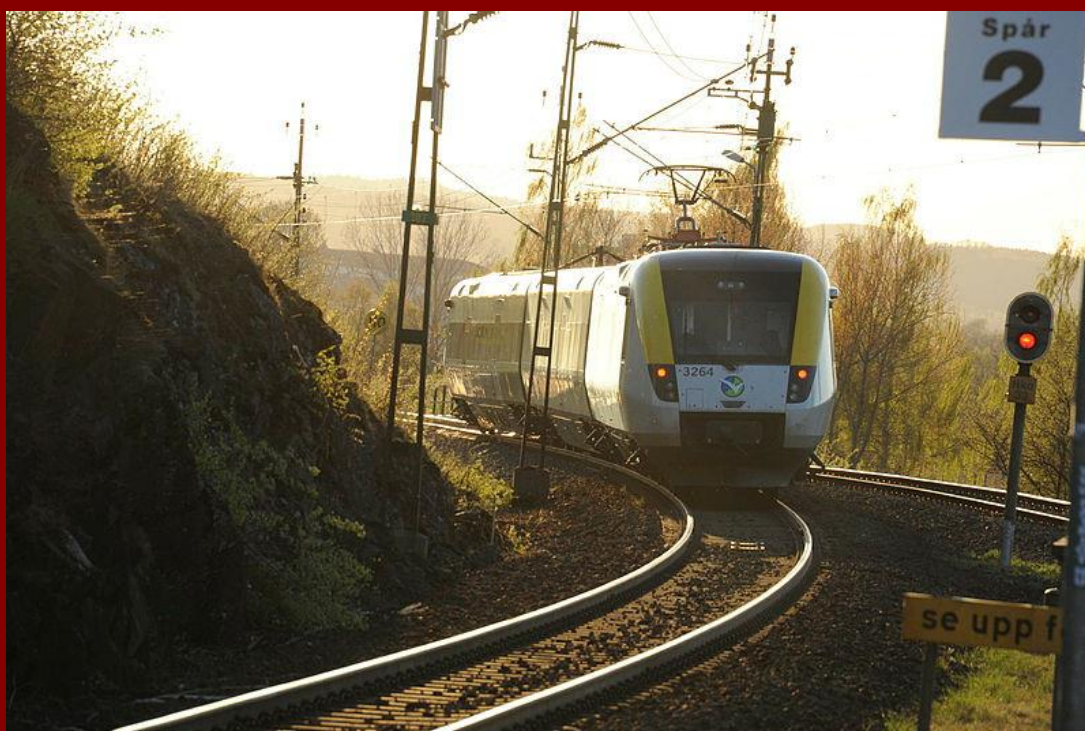


RAPPORT

Uppföljningsrapport

Våren 2025, Järnväg



Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Uppföljningsrapport Våren 2025, järnväg

Författare: Sören stark UHjnk

Dokumentdatum: 2025-05-27

Kontaktperson: Stark Sören, UHjnk

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

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

trafikverket.se

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Nya regioner	3
Bakgrund	4
Metod	5
Mål	5
Orsakskoder	6
Sammanfattning.....	6
Merförseningar.....	6
Antal händelser.....	7
Antal störda tåg.....	7
Trafiksammanfattning mars månad.....	8
Vädersammanfattning mars månad	9
Trafiksammanfattning april månad	10
Vädersammanfattning april månad	11
Trafiksammanfattning maj månad	12
Vädersammanfattning maj månad	13
Förtydliga risker kopplat till väderberedskapsperiod.....	14
Uppföljning Olyckor och tillbud	15
Uppföljning Natur och väderhändelser	17
Uppföljning Infrastruktur	21
Uppföljning Järnvägsföretag.....	25
Trafikverkets arbete med förbättringar	29
Kontakt.....	31

Nya regioner

Vid årsskiftet trädde den nya organisationen i kraft. Nytt för alla är att samtliga regionala verksamheter nu har samma geografi, som överensstämmer med Sveriges civilområden.



Bakgrund

Trafikverket tar fram nationella årstidsstyrda beredskapsplaner för varje årstid inom järnväg utifrån ett regeringsuppdrag, för att förebygga och minimera årstids- och

väderrelaterade risker. Beredskapsplaner för järnvägen är en viktig del för att hantera situationer och förslag på åtgärder för att förhindra oplanerade händelser som kan påverka järnvägen. Denna rapport omfattar uppföljning av nationell beredskapsplan för våren inom järnväg under perioden vecka 12–22 2025. Syftet med rapporten är att sammanfatta våren och identifiera förbättringar. Information om väder har arbetats fram av SMHI. Statistik har hämtats från Trafikverkets datasystem, främst LUPP på utvalda orsakskoder för våren. Alla uppgifter är preliminära och för officiell statistik hänvisas till Trafikanalys, den myndighet som ansvarar för Sveriges statistik på transportområdet.

Metod

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

För att utveckla arbetet med beredskapsplaner och uppföljningsrapporter finns en samarbetsyta inom ramen för Tillsammans för Tåg i Tid (TTT) där Trafikverket tillsammans med övriga aktörer identifierar risker och följer upp effekter av åtgärder och förbättringsförslag.

Mål

Målet är att utvärdera effekter av åtgärder, identifiera förbättringsförslag samt analysera den samlade hanteringen av vårens störningar i järnvägstrafiken. Arbetet ska resultera i förslag på åtgärder inom gemensamma förbättringsområden och åtgärdsprogram för att förbättra den egna beredskapen och öka förutsättningarna för att få ut så mycket användbar kapacitet som möjligt för ökande transportbehov och ökat genomförande av arbeten i spår. Vilket kommer att resultera i ökad robusthet i anläggningen.

Orsakskoder

För att få en jämförelse med tidigare år väljs ett antal orsakskoder ut som är relaterade till årstids- och väderrelaterade händelser. Koderna är valda för att fokusera på att identifiera åtgärder för att minska konsekvenserna av effekter på väderförhållanden. 2022-12-11 infördes en ny orsakskodlista. Kodlistan för beredskapsplaner kopplat till väder utökades från 23 koder till 51 koder.

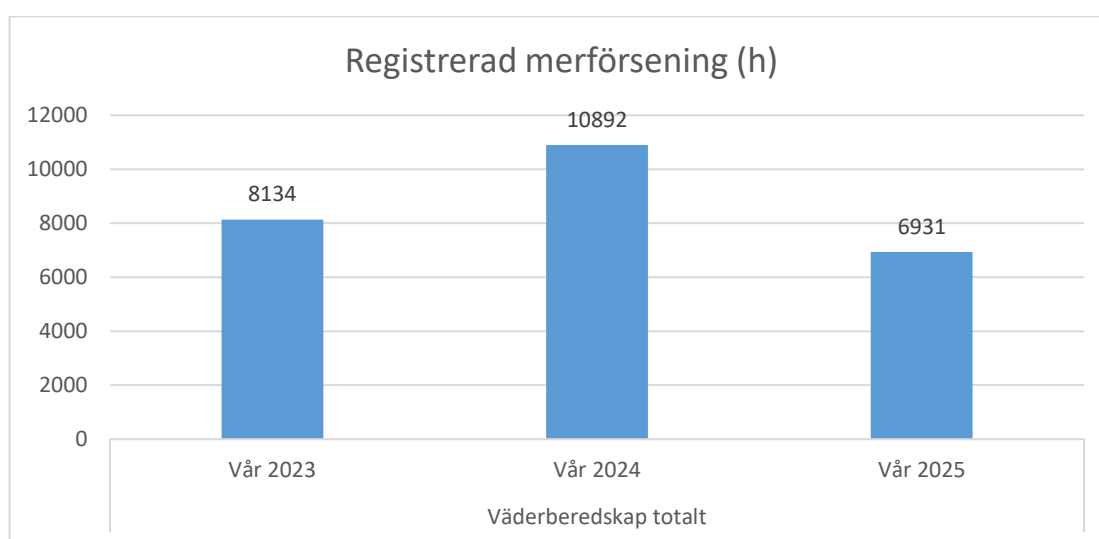
Sammanfattning

Det viktigaste budskapet är att utfallet kopplat till väderberedskap och väderhändelser fortsatt visar en positiv trend för merförseningar, antal störda tåg och antal händelser. Vi lyfter fram det proaktiva arbetet inom branschen enligt inriktning från väderberedskapsplanen som den främsta anledningen. Samtidigt som det fortsatt är en kraftig trafikökning på järnvägen. Tydligt är att säsongen för ett stort antal planerade underhållsarbeten startat i slutet av vårperioden, och kommer att accelerera längre in i sommarperioden. Tydlig är det också obehöriga i spår ökar och påverkar punktligheten negativt. Längre fram i rapporten sammanfattas perioden mer i detalj. **Men det viktigaste är att vi tillsammans håller tempot i utveckling och samarbetet. Eller som generaldirektören uttrycker. Vi ska hitta förbättringarna som stärker effektiviteten och leveransförmågan och snabbt omsätta dem i praktiken.**

Dialog fortsätter med entreprenörer, järnvägsföretag och transportköpare. Utöver det pågår arbetet tillsammans med branschföreningar, JNB samt TTT.

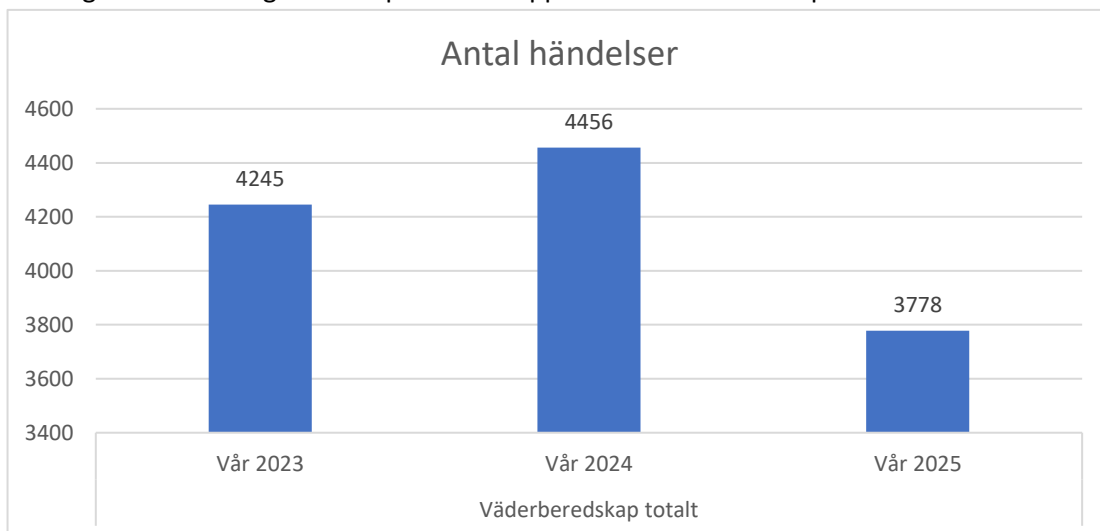
Merförseningar

Samtliga merförseningar under perioden kopplat till väderberedskapskoder.



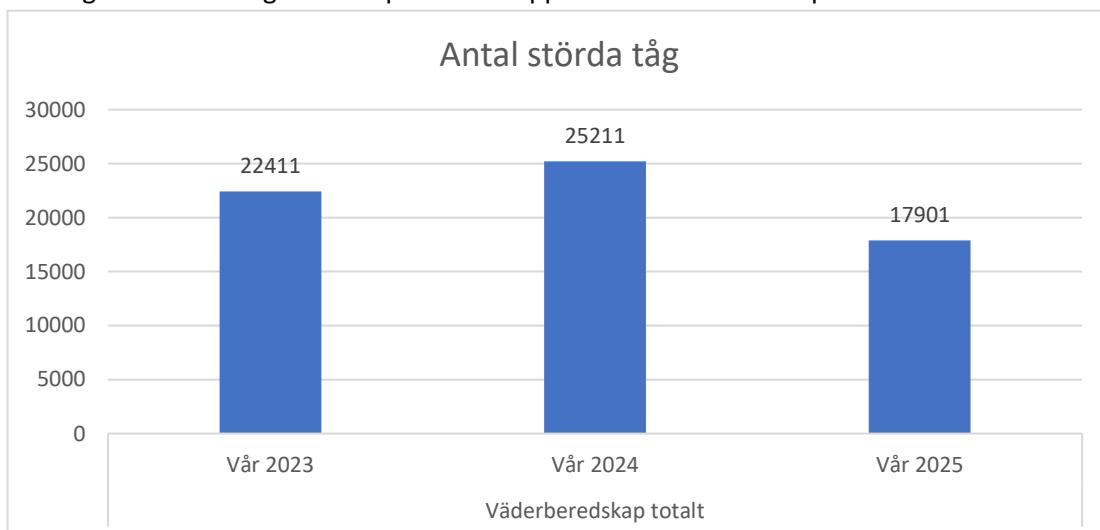
Antal händelser

Samtliga merförseningar under perioden kopplat till väderberedskapskoder.



Antal störda tåg

Samtliga merförseningar under perioden kopplat till väderberedskapskoder.



Trafiksammanfattning mars månad

Tågens punktlighet fortsätter att förbättras och pekar i rätt riktning de senaste månaderna. Under mars var 9 av 10 tåg i tid och punktligheten ökade till 90,3%. Samtidigt rullar rekordmånga tåg på järnvägen, som också rustas mer än någonsin.

Bäst gick det för pendeltågen, som utgör över hälften av alla tåg, särskilt de i Östergötland där nästan 97 procent kom fram i tid. Dessutom var det ytterligare över 40 tåglinjer där över 95 procent var i tid, bland annat på sträckorna Sundsvall-Umeå, Helsingborg-Halmstad, Stockholm-Arlanda, samt i Göteborgsområdet och i Småland. Mellan Nässjö-Vetlanda kom samtliga regionaltåg fram i tid.

En högre punktlighet är ett resultat av branschens gemensamma ansträngningar. Resultatet för pendeltågen runt Göteborg kommer efter väldigt hårt arbete i samarbete med operatörerna som kör tågen där.

Orsaken till tågförseningar kan delas in i tre lika stora delar – fel orsakade av infrastrukturen, tågen, eller yttre faktorer som dåligt väder eller obehöriga i spår.

Förseningar på grund av banarbeten med hastighetsnedsättningar har minskat hittills i år, trots att det planerats fler banarbeten än någonsin. Ett kvitto på en bättre planering och en effekt av vårt nära samarbete inom branschen.

Yttre faktorer kopplat till väderpåverkan har fortsatt minska även i mars och beror på en ökad samverkan i branschen.

Obehöriga personer i spåren påverkade punktligheten med minus 1,5 procentenheter.

Punktlighetsresultat totalt: 90,3 procent

Kortdistanståg pendel- och flygtåg: 94,1 procent.

Regionaltåg – medeldistans: 88 procent.

Fjärr- och snabbtåg – långdistans: 75,9 procent.

98,4 procent av tågen kom fram till sin slutstation högst 15 minuter efter tidtabell (RT+15). Den genomsnittliga förseningen för alla tåg i mars var 2.50 minuter och för försenade tåg 6,30 minuter.

Vädersammanfattning mars månad

Vädret från mitten av månaden när väderberedskapsplanen för våren börjat gälla präglades av lågtryck på nordliga banor vilket gav milt och blåsigtt väder, med nederbörd som fastnade i fjällen. Vädret blev sedan mer högtrycksbetonat med klarare och kallare förhållanden. Andra halvan av mars månad blev mild eller mycket mild. Om vi jämför med tidigare år var mars den tredje varmaste som observerats. Den var även torr, bortsett från fjällen där det föll lite mer nederbörd än normalt.

Den 15:e kom åter ett lågtryck i norr med mildare temperaturer här. Andra delen av månaden höll sig temperaturerna över det normala. Särskilt i slutet av månaden, då det observerades **19,0 °** i Oskarshamn den 28:e, vilket var månades högsta.

Totalt sett var marsmånaden varmare än normalt, inte minst i mellersta Norrland som hade en medeltemperatur högst över det normala med en medeltemperatur på 4,7 °. Den absolut högsta medeltemperaturen återfanns i bland annat Göteborg med 5,5 °.

Östra delen av landet överträffade det tidigare rekordet för högsta medeltemperatur i mars, bland annat i Stockholm men även i Uppsala. Observationerna startade 1756.

I Östersund uppmättes den högsta vattennivån för mars sedan mätningarnas start 1893. I södra Sverige var vattenflödena låga och i norra Sverige var snötäcket på de flesta håll mindre än normalt.

I södra delen av landet var vattenföringen lägre än den normala för årstiden i början av månaden. Eftersom mars har varit nederbördsfattig har vattenflödena sjunkit under månaden.

I norra Svealand och södra Norrland var vattenföringen över den normala för årstiden. Det beror främst på snösmältning som fyllt på vattendragen tidigare än normalt.

I de norra delarna av Norrland har vattenföringen varit normala för årstiden.

Trafiksammanfattning april månad

Tågen utanför storstäderna höll tiden bäst i april. Nedgången beror främst på att långdistanstågens punktlighet sjönk med över 6%.

Resenärerna på nästan 9 av 10 persontåg kom fram i tid i april, färre än i mars. På över 88 000 tåg kom resenärer oftare fram i tid på sträckor med mindre trafik än i Stockholm, Malmö och till viss del Göteborg. Särskilt ofta i Östergötland.

I april reste resenärer med drygt 88 000 persontåg i Sverige och 87,5 procent kom fram i tid, där de som var över fem minuter sena till sin slutstation räknas som försenade. Det är 2,8 procentenheter lägre än i mars och 0,9 procentenheter lägre än april förra året.

Över 95 procent av pendeltågen i Östergötland kom i tid – andra månaden i rad

Bortom storstäderna flöt trafiken på bra för resenärer än på andra håll i landet, bland annat längs 33 tåglinjer där över 95 procent av tågen var i tid. Likt förra månaden var över 95 procent av pendeltågen i Östergötland i tid, och mellan Nässjö–Vetlanda kom samtliga regionaltåg fram i tid.

Andra sträckor med tåglinjer där över 95 procent var i tid var bland annat:

- Eksjö–Jönköping
- Halmstad–Helsingborg
- Värnamo–Växjö
- Kalmar–Emmaboda
- Norrköping–Jönköping
- Kristinehamn–Torsby
- Varberg–Uddevalla

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

- **Punktlighetsresultat totalt: 87,5 procent**
- **Pendel- och flygtåg – kortdistans: 91,4 procent**
- **Regionaltåg – medeldistans: 85,9 procent**
- **Fjärr- och snabbtåg – långdistans: 69,0 procent**

95,7 procent av tågen kom fram till sin slutstation högst 15 minuter efter tidtabell (RT+15).

Vädersammanfattning april månad

April månad var varm och den meteorologiska sommaren anlände till landet ovanligt tidigt. Förutom nederbörd i fjällen och ett ihållande regn under påskhelgen i söder var april allmänt torr och särskilt torrt var det i sydost.

April 2025 genomgick perioder som både var kyligare och varmare än normalt. Sammanslaget ställer sig dock månadsmedeltemperaturen tydligt över det normala i stort sett i hela landet förutom allra längst i norr där månadsens temperatur blev kring eller något under det normala.

På nationell basis var detta den näst varmaste april månaden efter april 2011 sedan mätningarna startade

Månaden startade varmt men kyligare luft bröt sig tillfälligt in över landet mellan den 4 och 6 april. Detta i samband med ett djupt lågtryck som efter att ha passerat österut över Nordnorge fört ner en kall luftmassa över landet i nordliga vindar.

Nästa front av kallluft skedde mellan den 9 och 11 april. Ett djupt lågtryck tog sig sydost över Barents hav. Mest avvek norra Norrland under dessa dagar. Månadens lägsta temperatur uppmättes under tidig morgon den 11 april i Nattavaara, Lappland, med **-20,6°**.

En längre period av sydliga vindar präglade därefter vädret och varm luft strömmade in från kontinenten. Värmen kulminerade på skärtorsdagen den 17 april och Gendalen i Västergötland uppmätte då månadens högsta temperatur på **24,5°**.

Under påskhelgen slog vädret om och blev ostadigt med successivt lägre temperatur. Efter flera dagar av plusgrader dag som natt återvände minusgraderna natten mot påskdagen i norr. Fram till och med den 26 april hölls den kyligare luften kvar över landet av det högtryck som växte in från nordväst.

När högtrycket den 27 april gav vika var det lågtryckens tur att från sin nordatlantiska position föra in varmare luft från sydväst som avslutade årets april med liknande värme som vid start.

Trafiksammanfattning maj månad

I maj 2025 ankom 80 424 av de 90 767 framförda persontågen till sin slutstation i rätt tid, vilket gav ett punktlighetsresultat på 88,6 procent. Resultatet blev därmed 1,1 procentenheter högre än föregående månad och 1,9 procentenheter högre än maj månad föregående år. Maj 2025 är den första maj-månaden sedan 2001 som det ankommit över 80 000 punktliga tåg till sina slutstationer. Snittförseningen blev 16 minuter för de som reser med fjärrtåg på längre sträckor, sju minuter med regionaltåg och fem minuter med pendeltåg.

Sorteras förseningarna på medianvärdet, är svaret istället fem minuter för fjärrtågen, tre minuter för regionaltågen och två minuter för pendeltågen.

Under månaden var det 32 linjer som nådde en punktlighet över 95 procent. Allra bäst gick det för regionaltågen på linjen Jönköping-Nässjö-Eksjö där bara ett av 231 framförda tåg ankom slutstationen mer än 5 minuter försenat, punktlighetsresultatet i maj blev därmed 99,6 procent. Riktigt bra gick det också på pendeltågslinjen Halmstad-Helsingborg där 810 av 825 framförda tåg ankom slutstationen i rätt tid, punktlighetsresultatet i maj blev därmed 98,2 procent. Över 98 procents punktlighet i maj hade även tågen på linjerna Karlskrona-Emmaboda, Tranås-Jönköping-Tranås, Eksjö-Jönköping och Nässjö-Vetlanda-Nässjö.

Under månaden märkts det att banarbetssäsongen verkligen har tagit fart. I jämförelse med föregående månad april så fördubblades antalet rapporterade förseningar på tågen i maj på grund av banarbeten som påverkade punktlighetsresultatet i maj med minus 1,1 procentenheter.

Den största förseningsorsaken i maj var dock olyckor och tillbud där människor var inblandade. Här ingår bland annat obehöriga i spår/spårspring, suicidal person, påkörd person, sabotage och stopp för tåg begärt av blåljusmyndigheter i maj med minus 1,63 procentenheter.

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

- **Punktlighetsresultat totalt: 87,5 procent**
- **Kortdistanståg (pendel- och flygtåg): 91,7 procent.**
- **Medeldistanståg (regionaltåg): 83,1 procent.**
- **Långdistanståg (fjärr- och snabbtåg): 70,8 procent.**

95,7 procent av tågen kom fram till sin slutstation högst 15 minuter efter tidtabell (RT+15).

Vädersammanfattning maj månad

Maj 2025 utmärkte sig med snabba kast mellan varma och kalla perioder. Nederbörden lyste till stora delar med sin frånvaro de första tre veckorna innan lågtryck bröt igenom med ihållande regnområden och skurar, men på sina håll även snö eller blötsnö.

Detta resulterade i att månadsmedeltemperaturen blev något under det normala för årstiden, men längst i norr och i delar av västligaste Sverige något över normalt. För att hitta en varmare maj räcker det att gå tillbaka till 2024 och för de flesta stationer var 2020 eller 2021 kallare. En station sticker dock ut, Hoburg (Gotland, startår 1880) som uppmätte sin preliminärt kallaste maj sedan 2015.

De första dagarna låg temperaturen över det normala för årstiden men redan från den 3 maj svepte kalluft ner norrifrån och ihärdiga nordvindar blåste över landet. Den 4 maj uppmättes **-12,0°** i Latnivaara, vilket blev månadens lägsta temperatur. Frostnätter förekom långt söderut och tidigt den 5 maj uppmätte Halmstad flygplats -3,4°, vilket för stationen är den lägsta uppmätta temperaturen sedan 1941 då det var -4,4°. Det var främst i fjälltrakterna och västra Svealand som mildluftsgenombrott förekom, annars höll sig temperaturen under det normala för årstiden fram till den 11 maj när varmluft kom in västerifrån. Temperaturen steg först i norr och dagen därpå även i söder.

Lågtryck i norr som gav sig av österut gav återigen nordvindar den 14 maj. Denna omgång blev dock inte lika kall som föregående och temperaturen låg omkring normal för årstiden. Den 19 maj tog sig varmare luft in och högsommarvärme, 25°, uppmättes för första gången på för året på flera platser. Varmast blev det den 20 maj i Ronneby som uppmätte **27,1°**, vilket också blev månadens preliminärt högsta temperatur. Värmen blev dock kortvarig då kalluft rasade ner över landet samtidigt som ett lågtryck fördjupades i söder. Den 22 och 23 maj var temperaturen på många håll långt under normal för årstiden och snöfall förekom på flera håll i Dalarna och Norrland. Därefter steg temperaturen sakta till mer omkring normalt, allra längst i norr blev det mycket varmare än normalt.

Förtydliga risker kopplat till väderberedskapsperiod

Järnvägsföretagen och entreprenörers förberedelser och ansvar för att förebygga och minska risker kopplat till beredskapsperiod är av stor betydelse för en ökad punktlighet.

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 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.

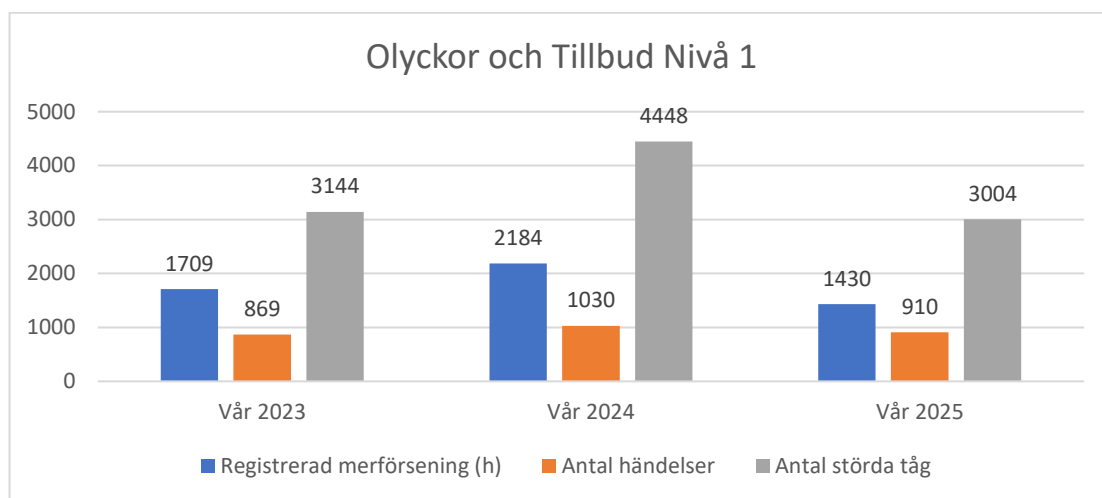
Prognoserna från SMHI och andra väderdata är åtkomliga i IT-systemet VViS Presentation. Medarbetare inom Trafikverket och entreprenörerna ansöker om behörighet via Trafikverkets användarstöd IT. Entreprenörer använder VVIS och andra annan tillgänglig information för att vara uppdaterade om risker kopplat 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 väderförhållanden proaktivt och operativt.

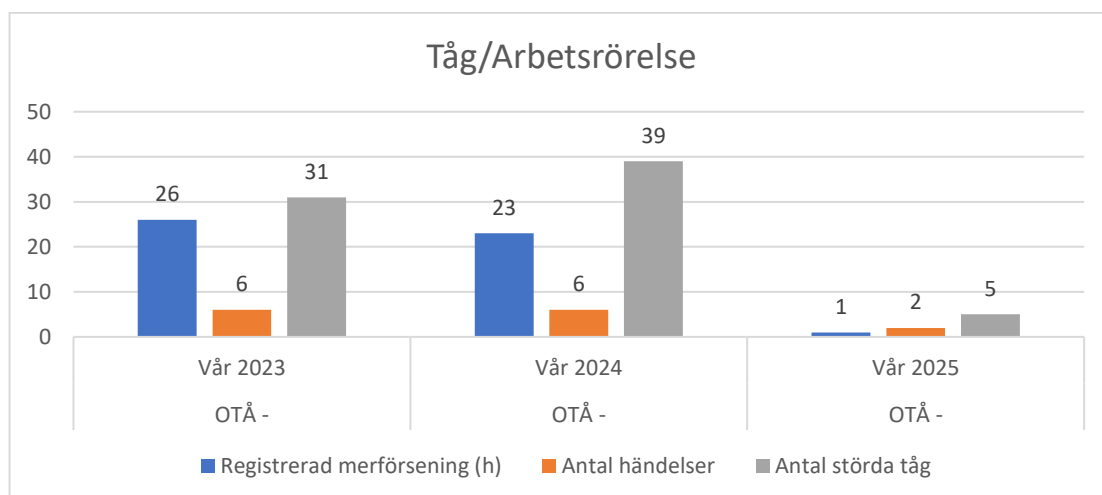
Extremväder i form av värme med torka och brandrisk som följd leder ofta till påverkan på de arbeten som utförs i kontrakten. Extremväder kan innebära att vissa åtgärder inom felavhjälpning inte kan utföras på grund av arbetsmiljöskäl eller att vissa delar i anläggningen inte går att åtgärda under vissa förhållanden. En promemoria har tagits fram för att säkerställa en enhetlig hantering av dessa situationer. "Praktiska råd för hantering av entreprenörers krav med anledning av värme, torka och eldningsförbud m.m."

Uppföljning Olyckor och tillbud

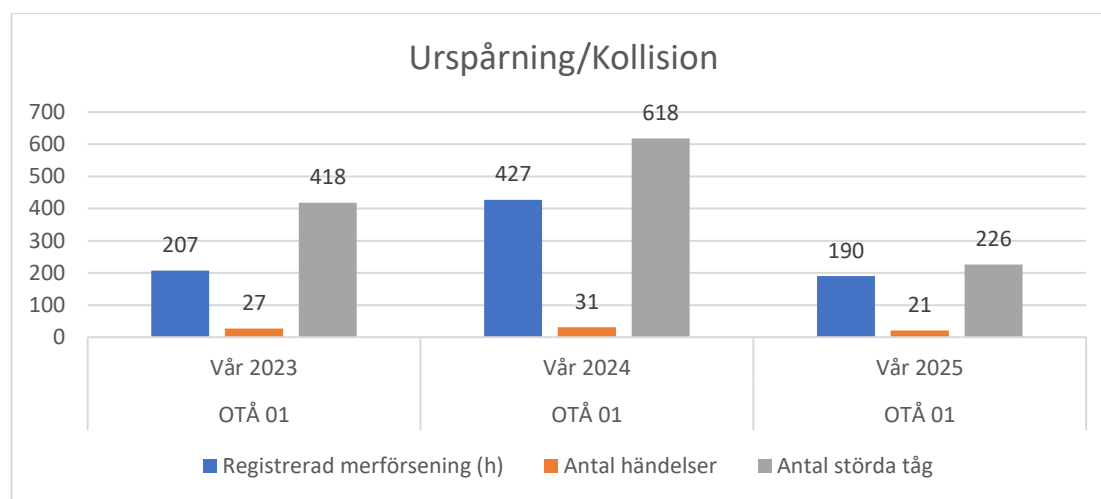
Olyckor och tillbud samt yttre faktorer har minskat under perioden jämfört med tidigare. Obehöriga i spår ingår inte i uppföljningen.



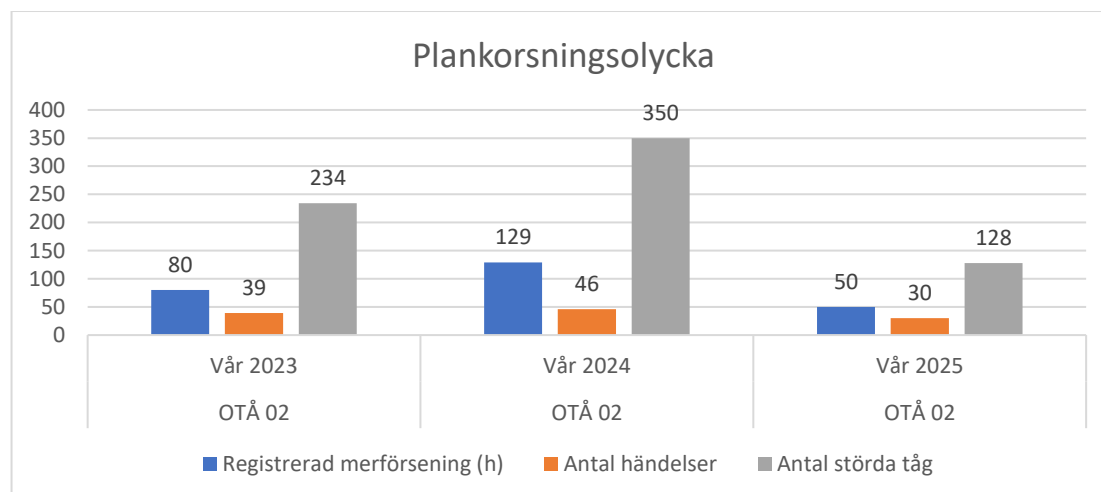
Tåg/Arbetsrörelse har en markant förbättring skett jämfört med tidigare. Koden används vid olycka, tillbud med tåg eller arbetsrörelse.



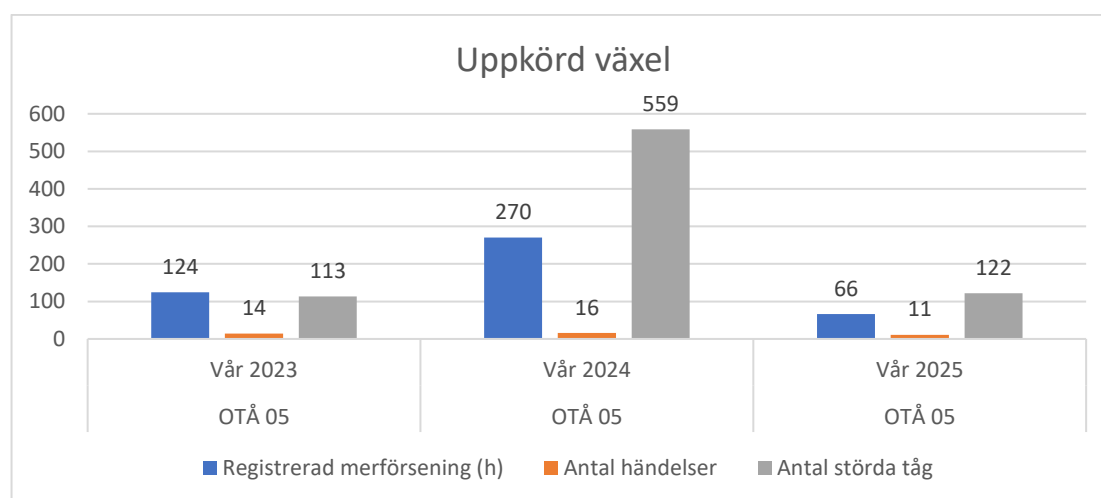
Urspårning/Kollision har en markant förbättring skett jämfört med tidigare. Koden används vid sammanstötning mellan rälsgående fordon.



Plankorsningsolycka har det skett en markant förbättring jämfört med tidigare.

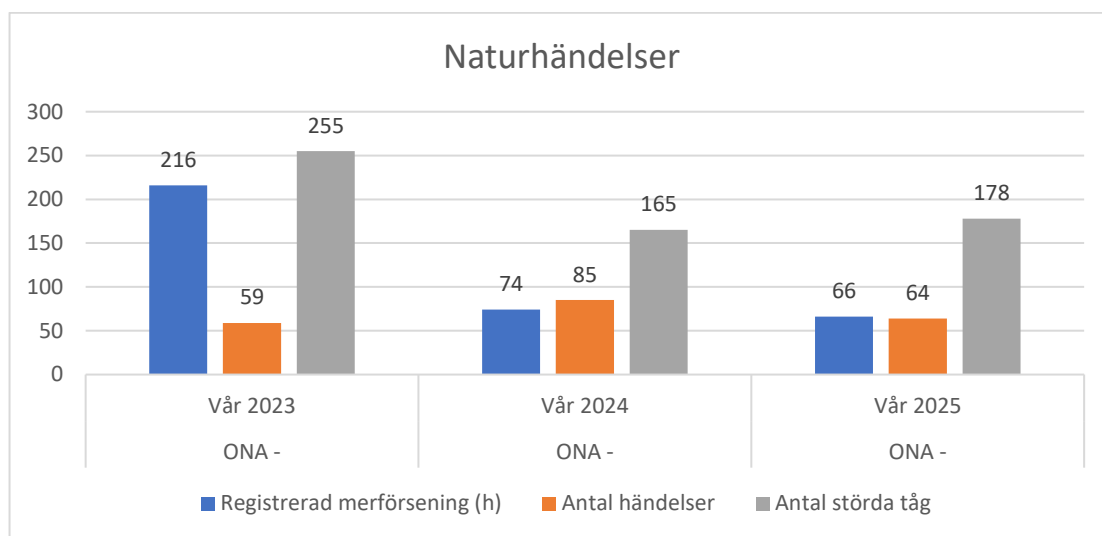


Uppkörd växel har en markant förbättring skett jämfört med tidigare.



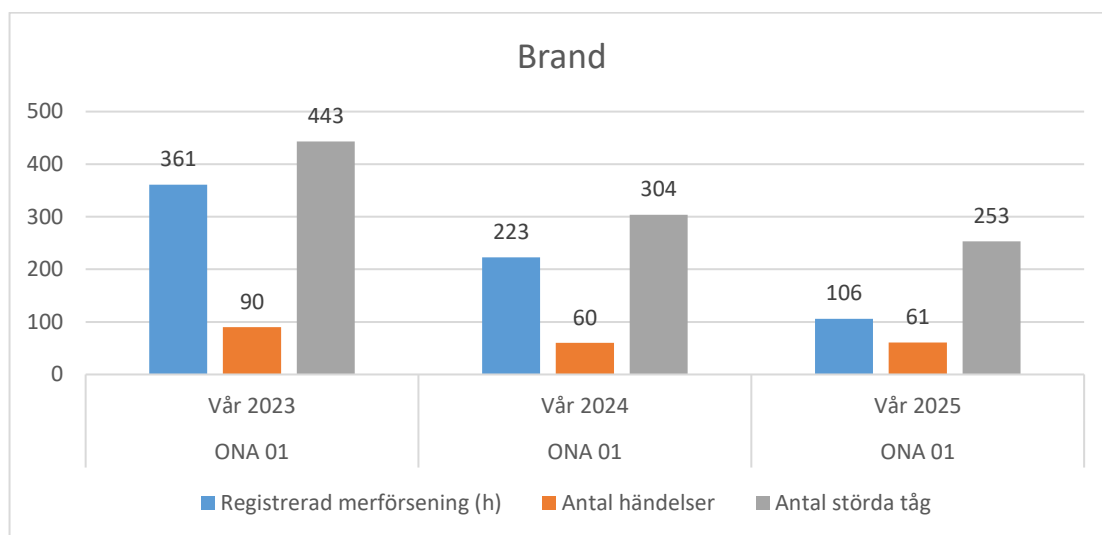
Uppföljning Natur och väderhändelser

Antalet fel kopplat till anläggningens driftsäkerhet mot väder och naturhändelser har minskat på samtliga koder.

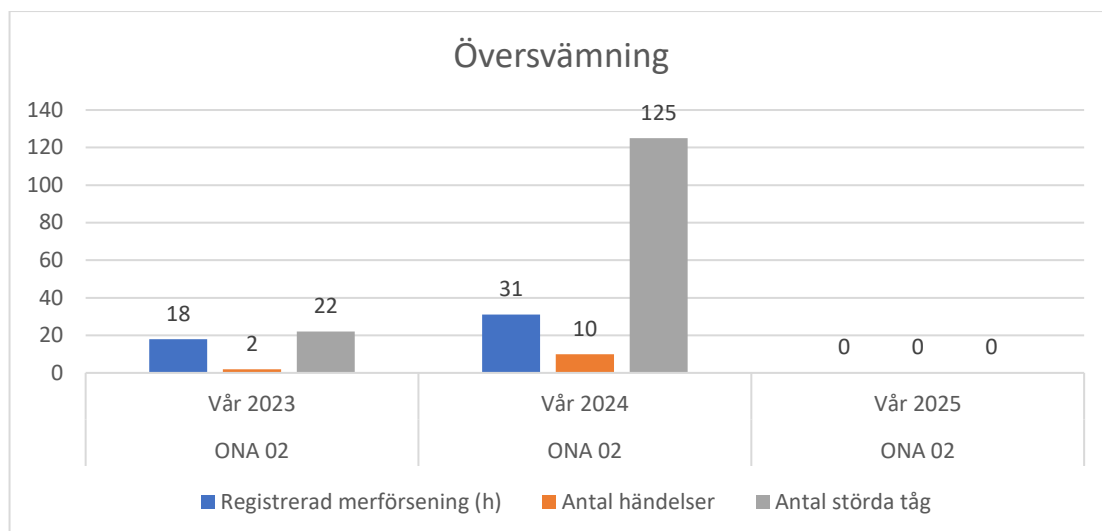


Bildtext: Observera att händelser som rapporterats gäller koder kopplat till beredskapskoder.

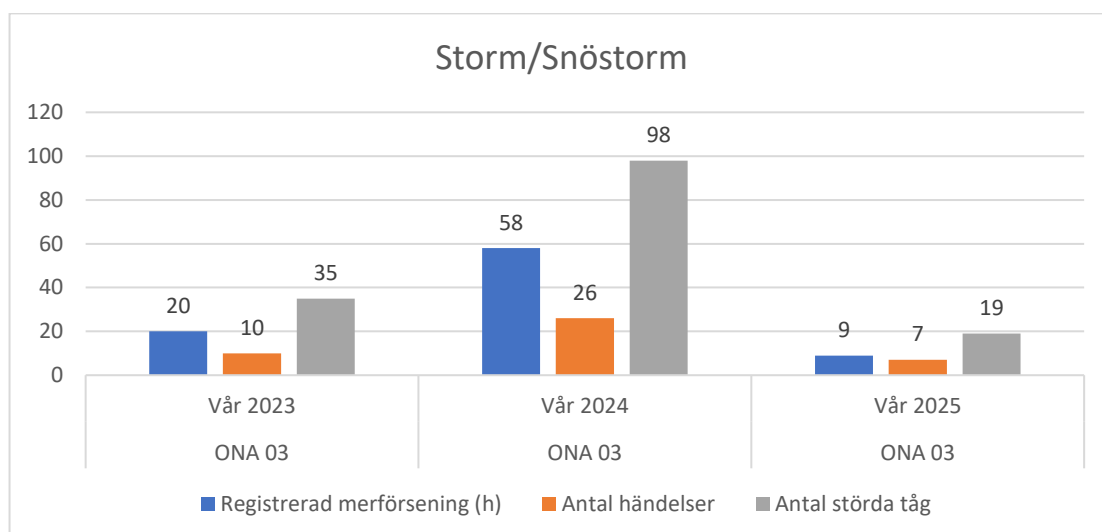
Brand är en samlingskod för samtliga händelser oavsett om det sker i naturen, byggnader eller järnvägsföretagens rullande material. Det kan vara allt från brandlarm till brand eller rökutveckling. Värt att nämna är att bränder i banvall minskat. Händelserna med störst påverkan handlar om bränder i byggnader i närheten av spår, som brandförsvaret stänger av för att arbeta säkert.



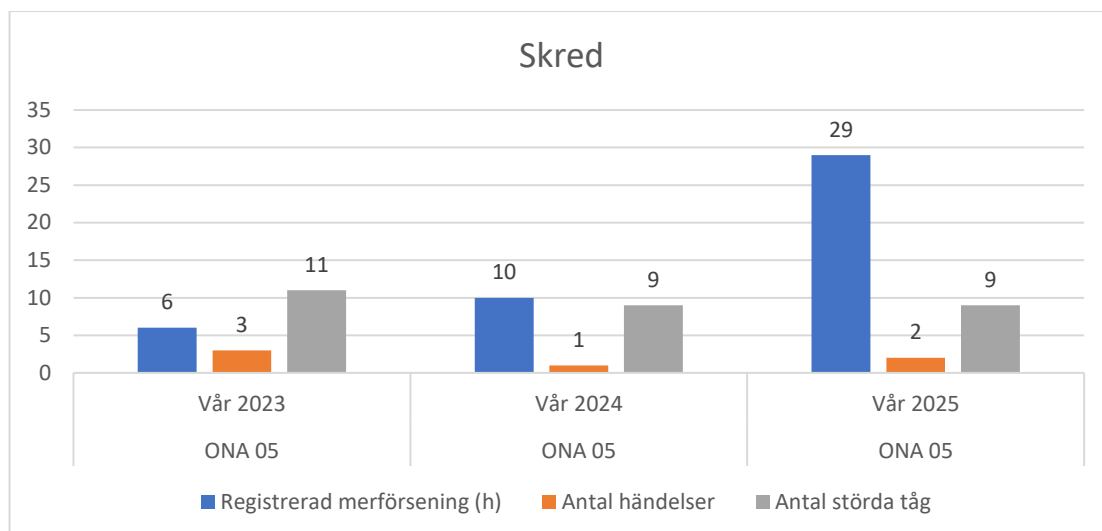
Höga vattenflöden/Översvämningar har inte inträffat på grund av snösmältning. Det rapporterades höga vattenflöden i norra delen av landet under våren. Trafikverket har stort fokus på att hålla trummor fria från bråte.



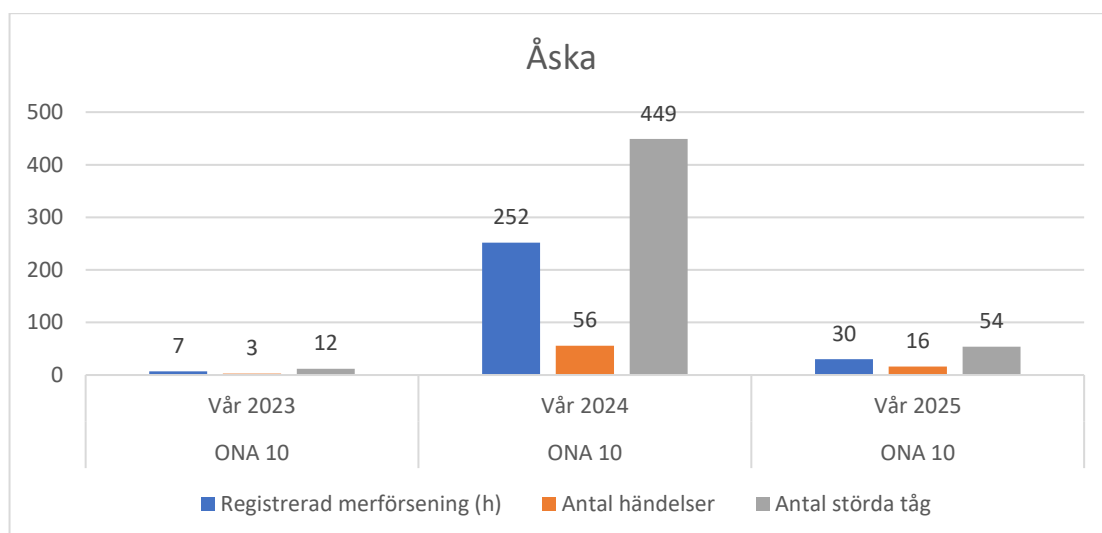
Storm/Snöstorm drog in över norr och som samtliga drabbade Malmбанan under vecka 12,13 och 15. Konsekvenserna i en av händelserna resulterade i ett skred. Men bästa utfallet på många år. Det finns inga rapporter om stora snömängder på galleri, plattformstak, teknikhus, kiosker och övriga teknikbyggnader. Tillsynen och åtgärderna ser ut att ha fungerat under perioden.



Skred inträffade vid 2 tillfällen under perioden och båda inträffade på Malmбанan vid Kopparåsen som en konsekvens av dom snöstormar som frekvent drabbat norra delarna av landet.

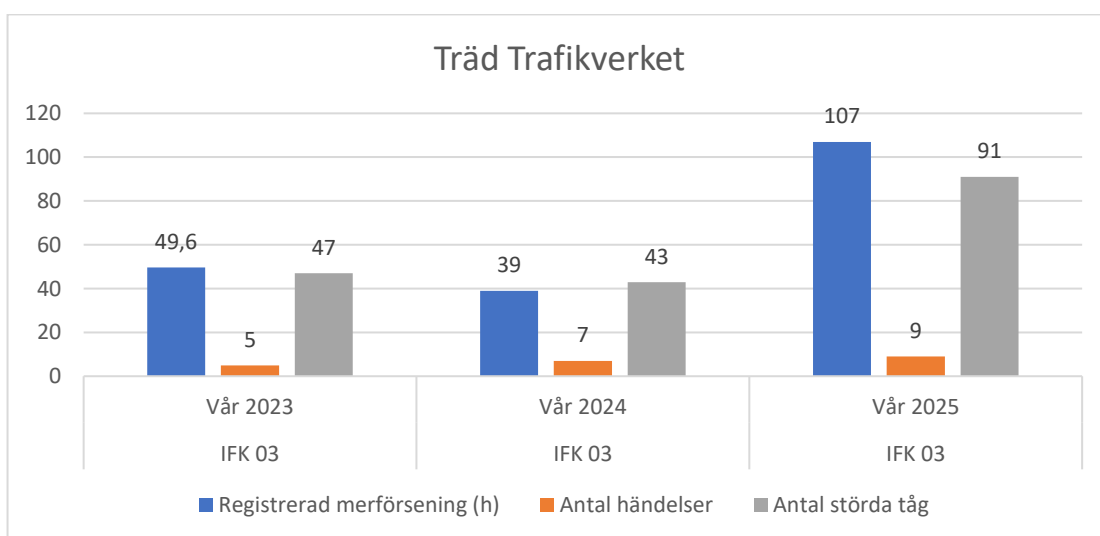
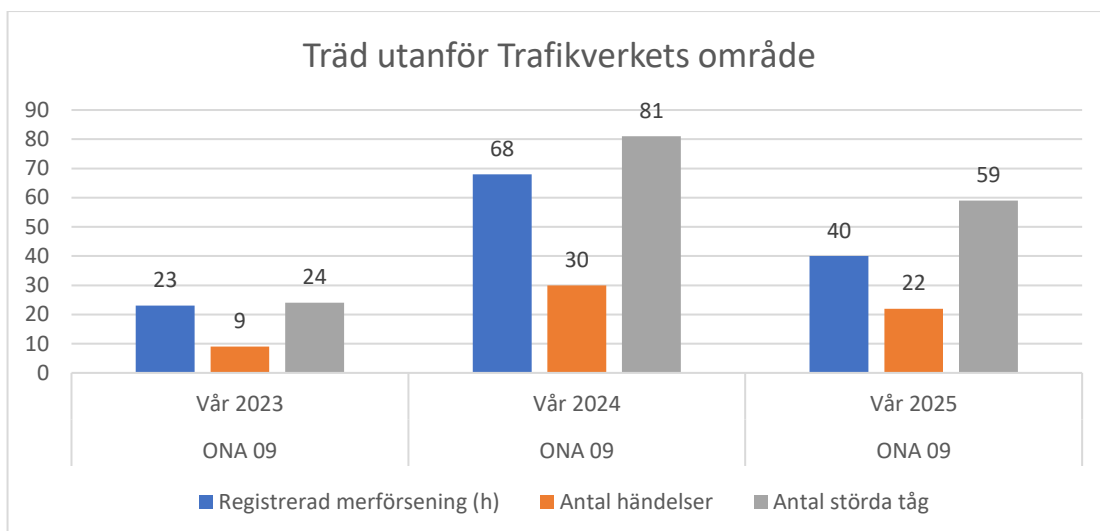


Åska som drabbat anläggningen har förekommit vid 16 tillfällen främst i och runt Dalarna och orsakat 54 störda tåg och 30 timmars merförsening under perioden med ett genomsnitt på 3,75 tåg per händelse. Åskan orsakar oftast fällning i spårledning.

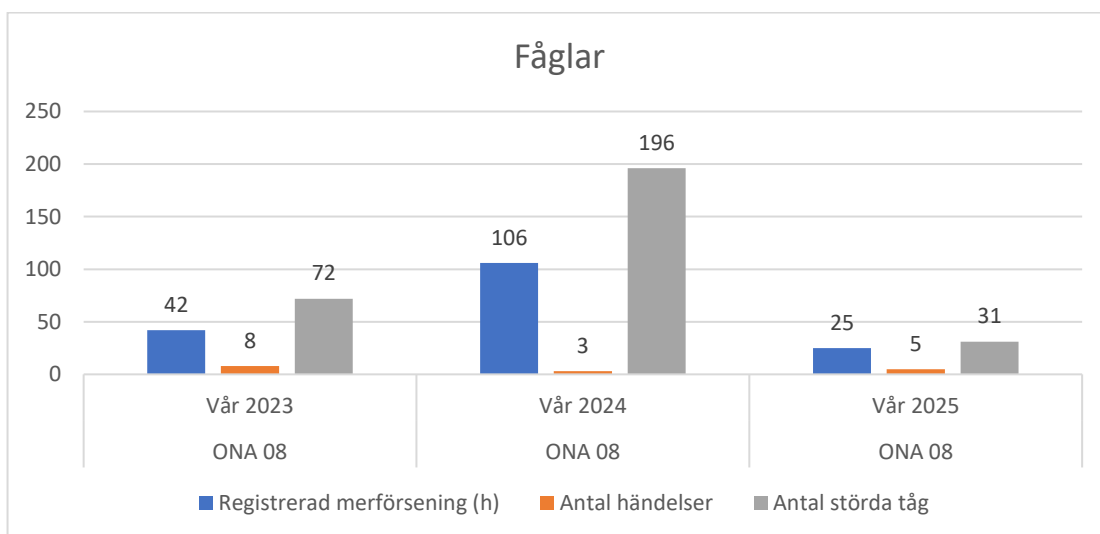


Träd över spår finns det 2 händelser som sticker ut med 100 timmar merförsening av totalt 107 timmar. Antal rapporterade händelser totalt 31 st. Orsakskod träd delas i 2 olika koder. IFK 03 Trafikverket anses ha orsakat avtalsparten skada genom vållande om skadan orsakats av träd på Trafikverkets fastighet, eller på mark som omfattas av vegetationsröjningsservitut. ONA 09 Exempel på mark som inte omfattas av vegetationsröjningsservitut på trädsäkrade järnvägssträckor.

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



Fåglar orsakar oftast kortslutning på kontaktledning och tidigare år bränt av dessa med stora konsekvenser för tågtrafiken. Under våren 2025 var det en händelse i Hässleholm där en duva brände av delar i kontaktledningen och stod för 20 timmars merförsening av totalt 25 timmar.



Tjälskador

Under perioden har inga tjälskador rapporterats som medfört inställda tåg.

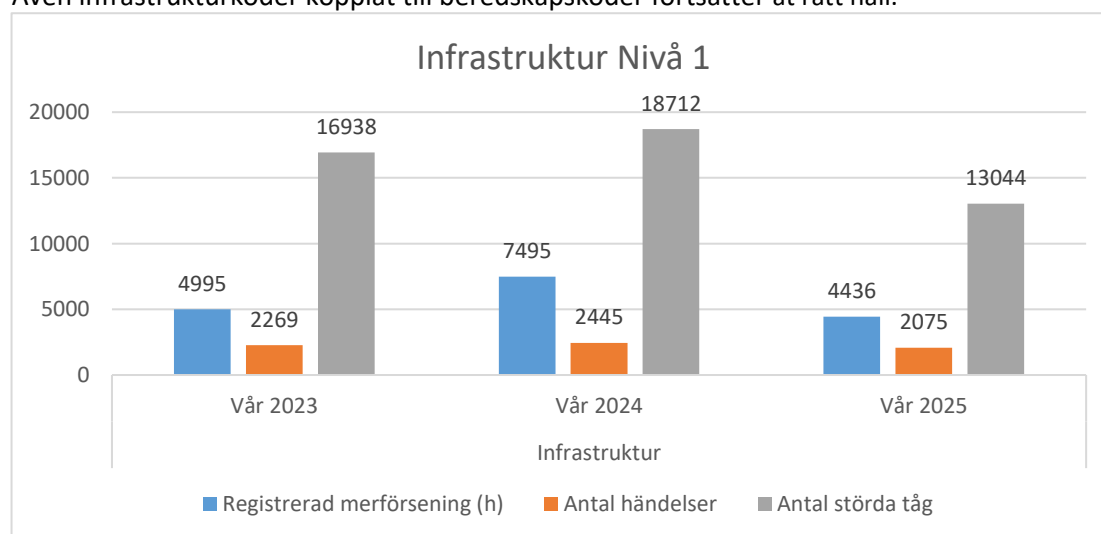
Solkurvor

Perioden har inte bjudit på några riktigt varma dagar och därmed inga rapporterade solkurvor. Det är för tidigt att uttala sig om detta är en varaktig förbättring, men de senaste årens utveckling talar för att utvecklingen över tid är positiv. Sedan 2020 finns det en rutin som innebär att hastigheten sänks på vissa särskilt utsatta bandelar när höga temperaturer förväntas. Rutinen uppdateras inför varje värmesäsong och utvärderas löpande. Det är idag för tidigt att med bestämdhet hävda att rutinen inneburit att solkurvor har kunnat förhindras eller att konsekvenserna av inträffade solkurvor lindrats, men den preliminära bedömningen är att den haft positiv effekt.

En viktig del i arbetet med att förebygga solkurvor är att rapportering utförs enligt TDOK 2014:0667. Rätt rapportering leder till en bättre analys så att rätt åtgärder kan beställas och utföras. Uppdaterade riktlinjer för VO Trafik när trafikala åtgärder ska vidtas enligt riskklassifiering bandelar. Resultatet av analyserna kommer att ge förutsättningar för att planera och utföra åtgärder i syfte att minska risken för solkurvor.

Uppföljning Infrastruktur

Även infrastrukturkoder kopplat till beredskapskoder fortsätter åt rätt håll.

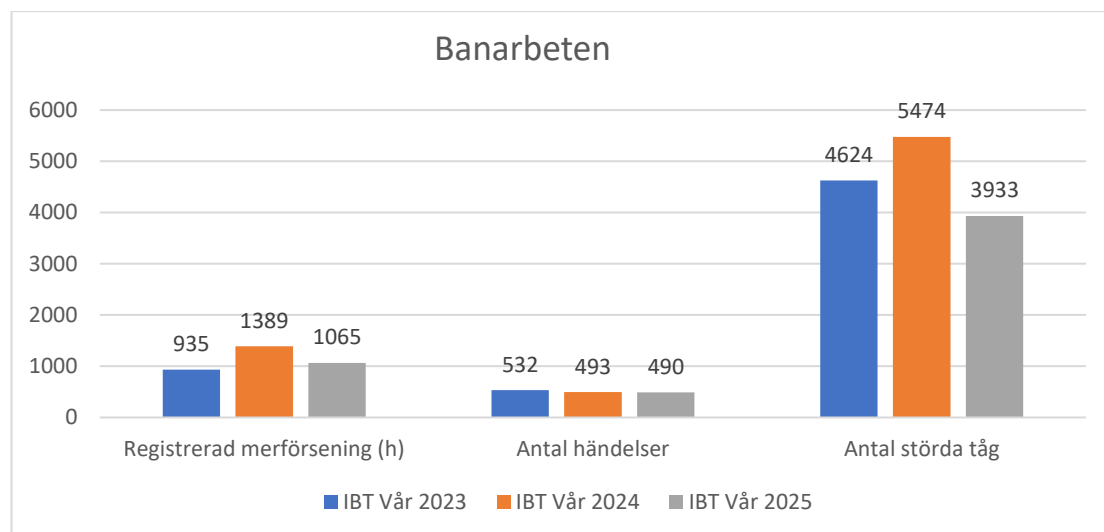


Bildtext: Observera att händelser som rapporterats ovan gäller koder kopplat till beredskapskoder.

Banarbeten IBT koder

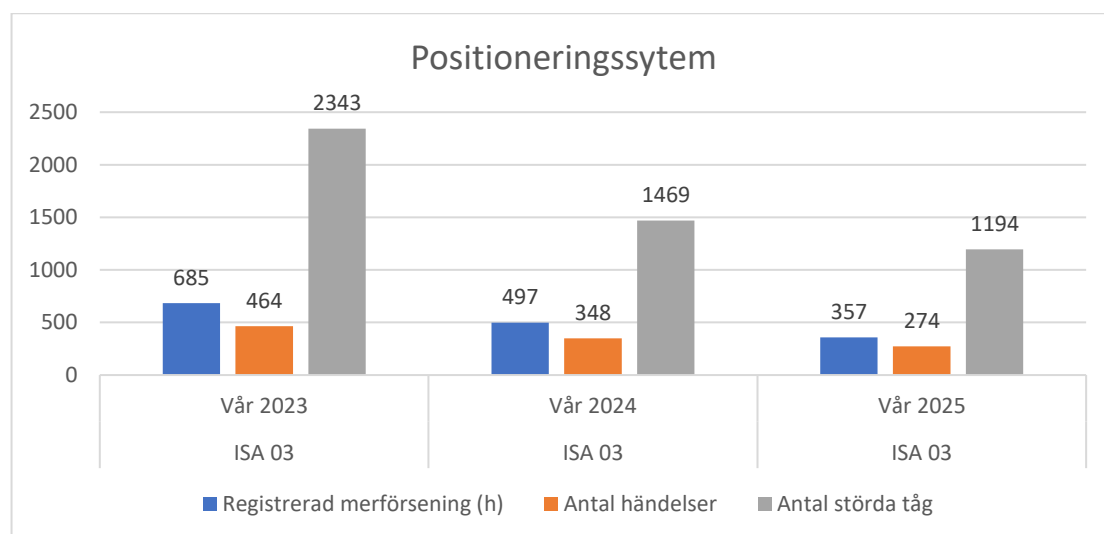
Händelser kring banarbeten har samtliga 8 koder summerats i rapporten. Med bakgrund av att antalet planerade banarbeten ökar kraftigt under slutet av vårperioden har sammanlagt 14 116 ansökta tåglägen 2025 jämfört med 13 065 tågplanen 2024. Ansökningarna kommer från 53 olika aktörer, en ökning jämfört med de senaste två åren. 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. Det visar också att planerade arbeten alltmer utförs som planerat och att det är fokus på balans mellan trafik och banarbeten.

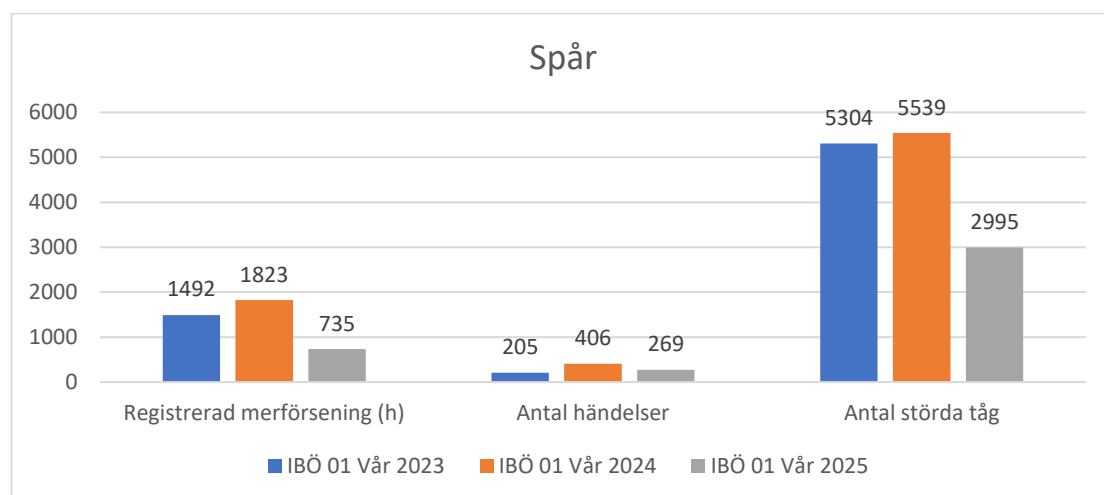


Positioneringssystem

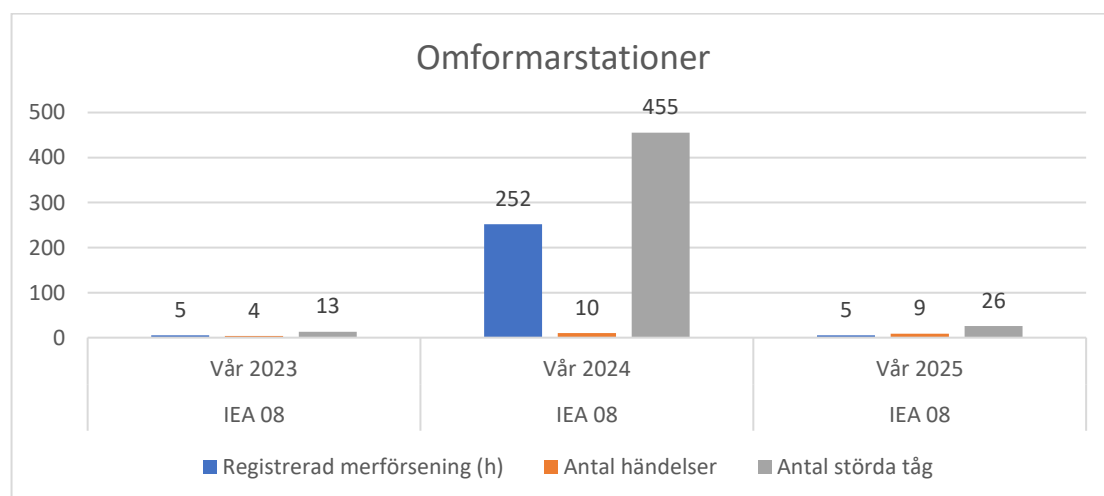
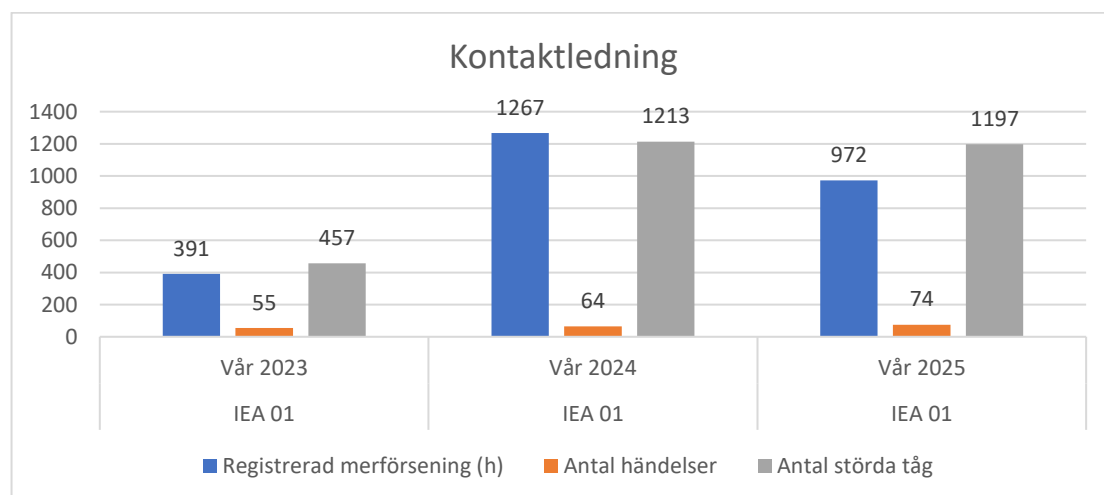
Antal fel minskade från en förhållandevis hög nivå, 8 av 10 fel signalfel landar i positioneringssystemet. Beläggning av spårledning är en **ett** vanligt förekommande fel främst runt och i storstäder. Anledning till beläggning är flera, men konstaterad beläggning p.g.a. bromsflaga är tydlig.

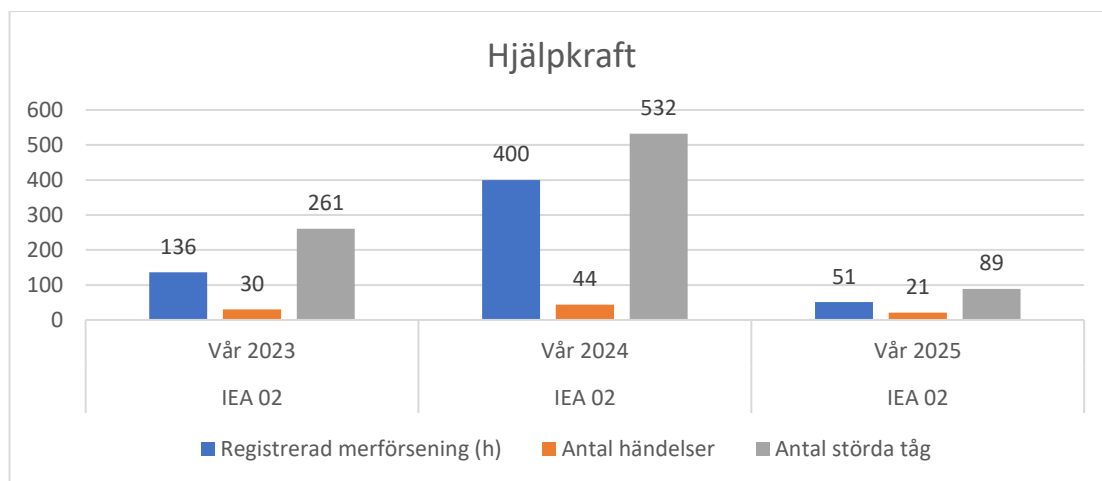


Spår en tydlig nedgång på anmälda fel i spår.

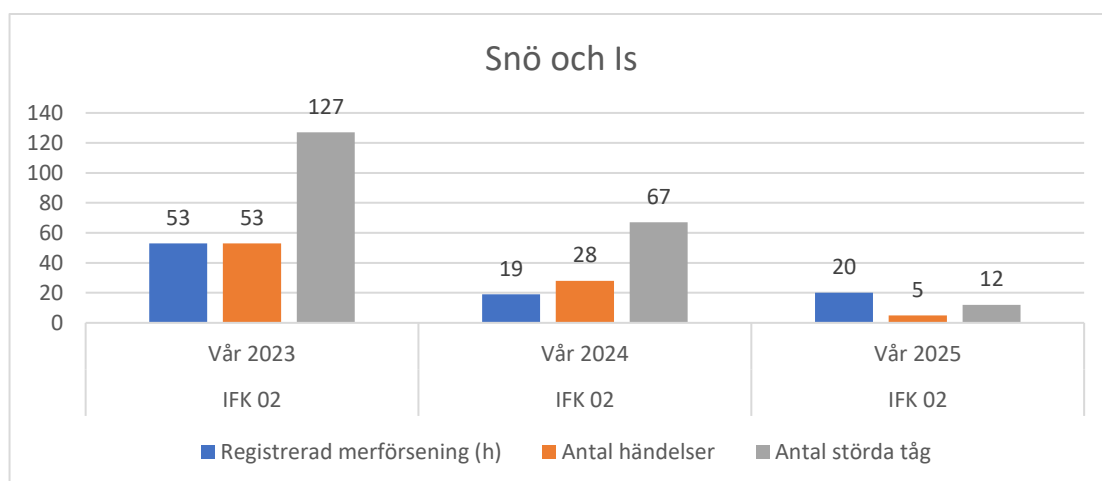


Kontaktledning visar har en liten uppgång i antalet fel. 4 st händelser var omfattande och stod för hälften av merförseningarna. Jämfört med 2023 är det en kraftig uppgång i samtliga delar. Medan omformarstationer och hjälpkraft visar en positiv trend jämfört med tidigare år.





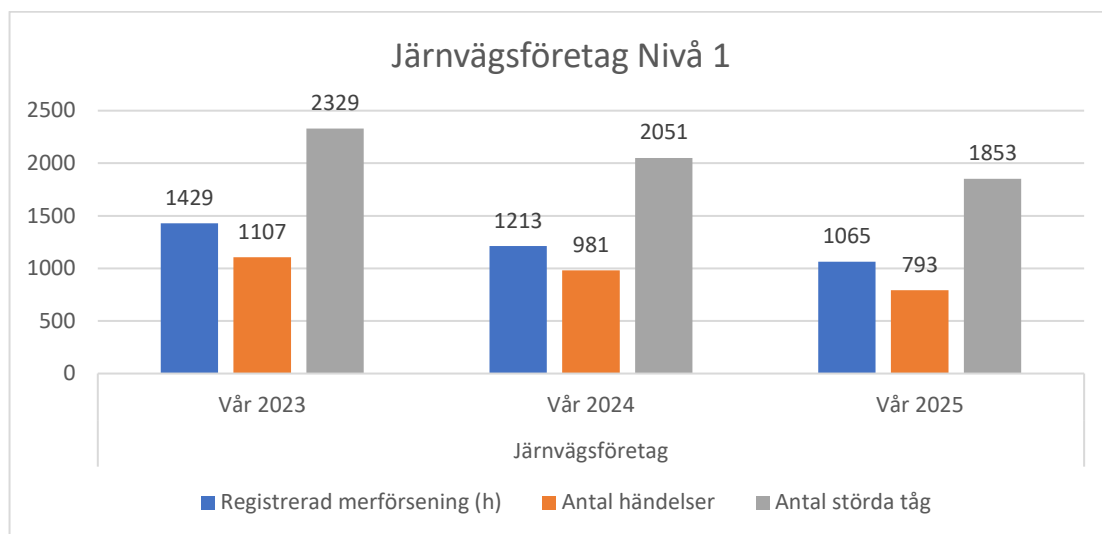
Snö och Is har under perioden nästan lyst med sin frånvaro och därmed inte orsakat någon större påverkan. Samtliga rapporter handlar om Malmbanan.



Uppföljning Järnvägsföretag

Järnvägsföretagens koder kopplat till beredskapskoder fortsätter åt rätt håll.

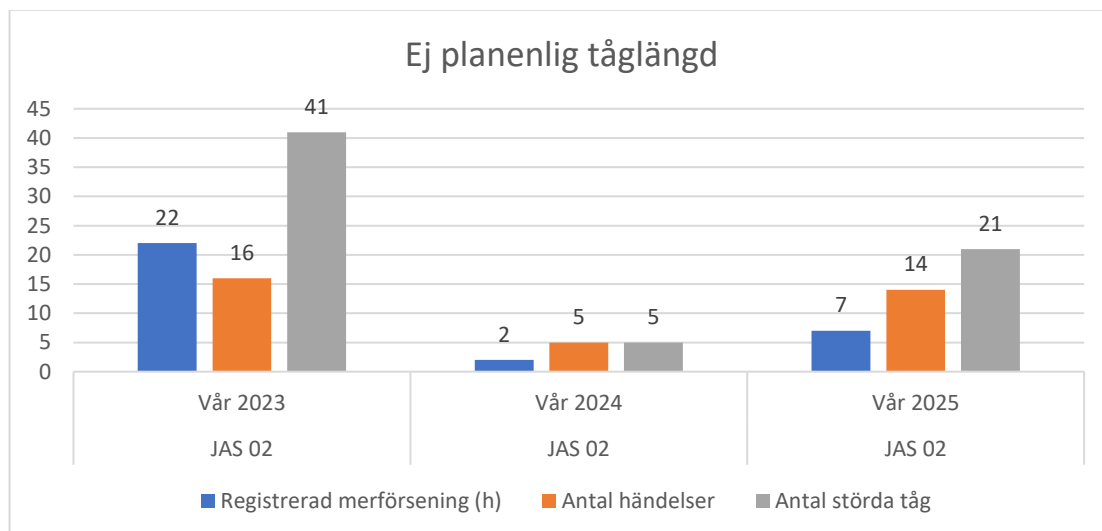
Trafikvolymerna fortsätter att öka med fler ansökningar från 53 olika aktörer om tåglägen.

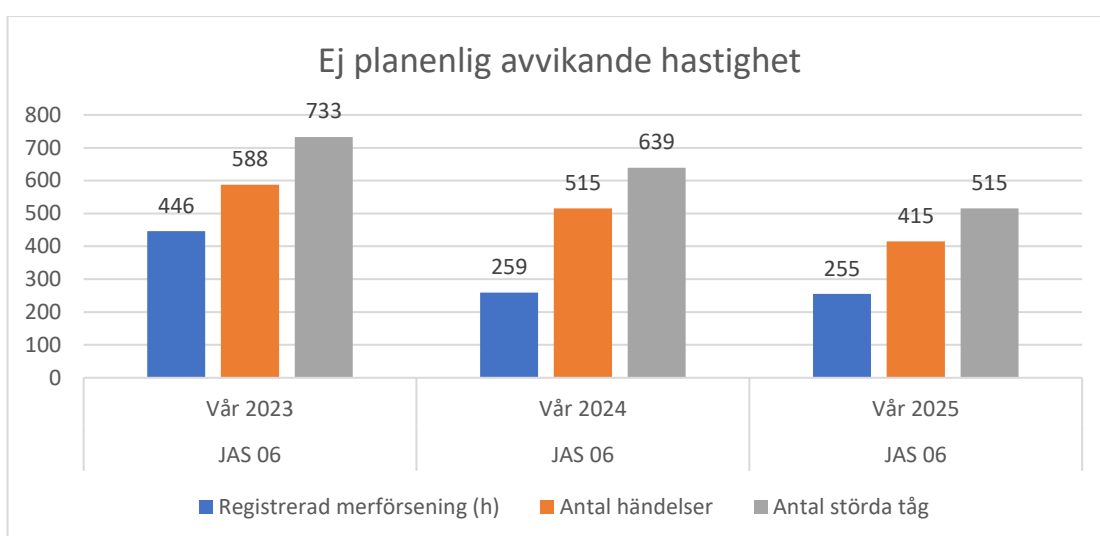
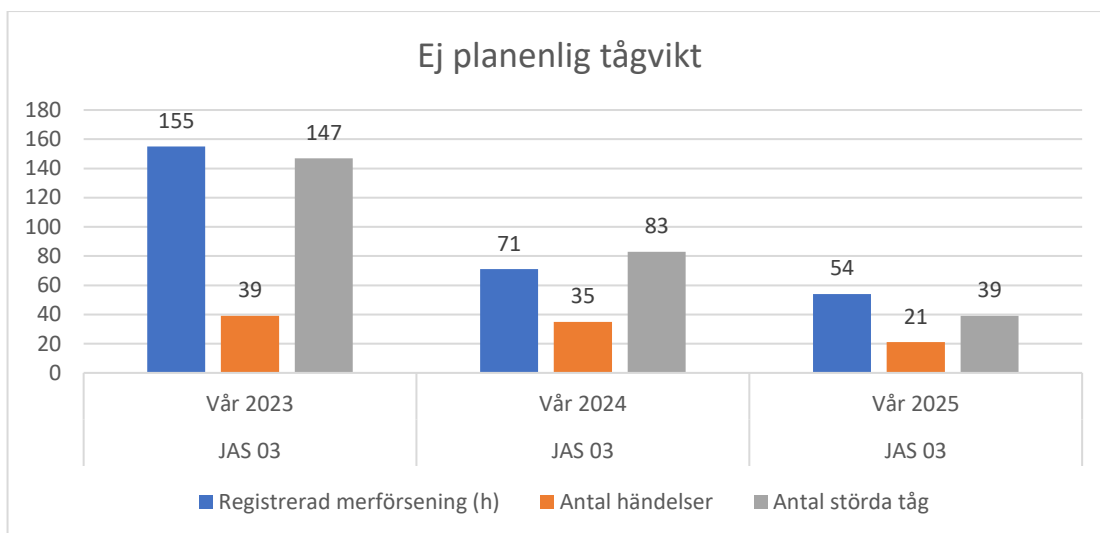


Bildtext: Observera att händelser som rapporterats ovan gäller koder kopplat till beredskapskoder.

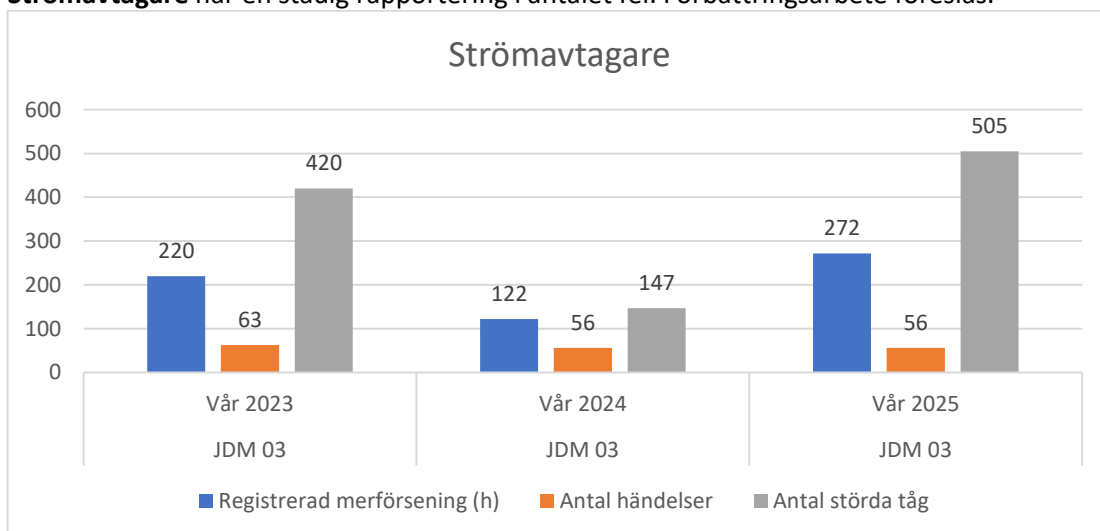
Avvikande planerad längd/vikt/hastighet

Antal händelser i samtliga koder visar på en bättre planering.



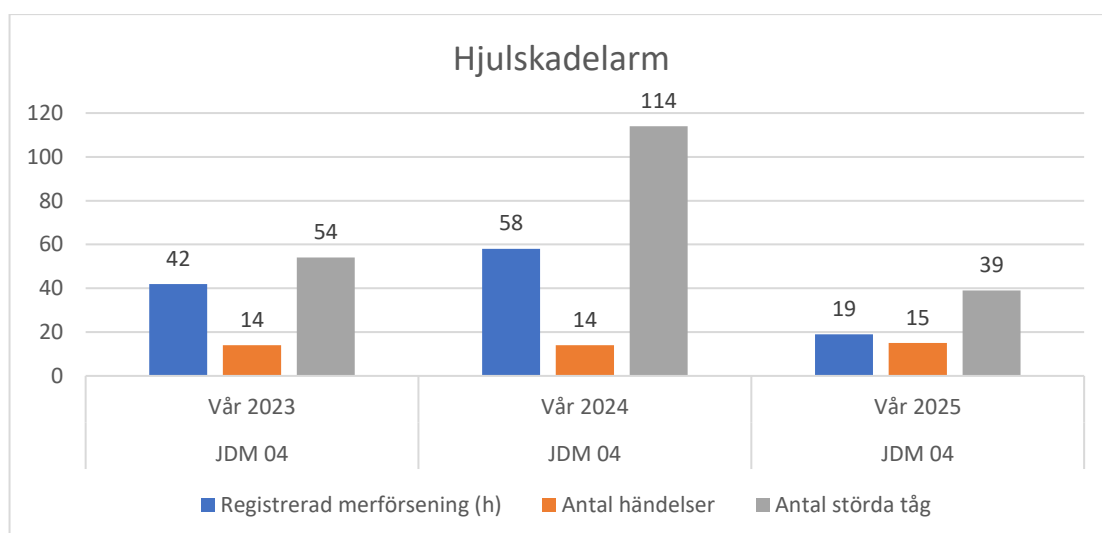
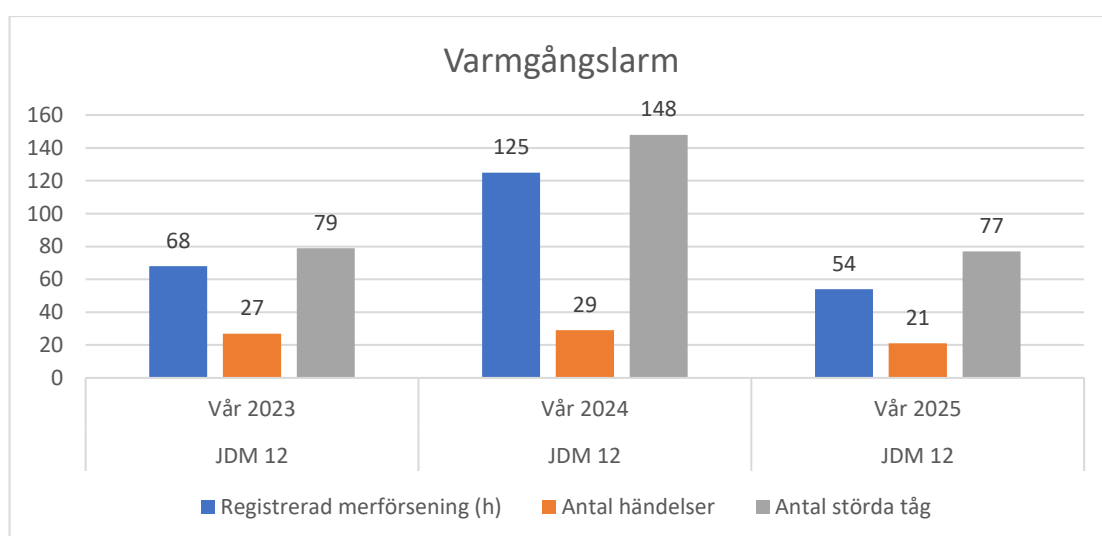
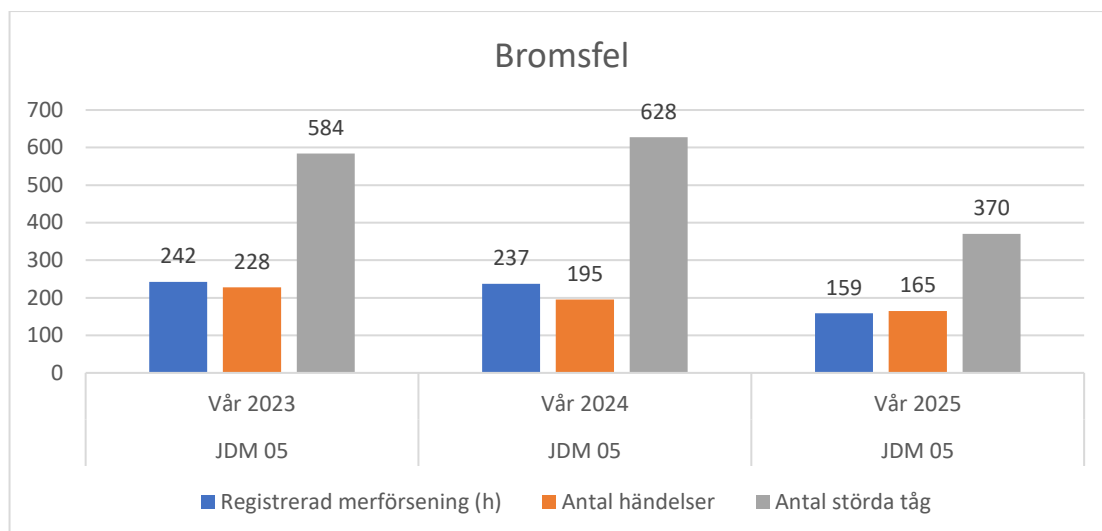


Strömavtagare har en stadig rapportering i antalet fel. Förbättringsarbete föreslås.

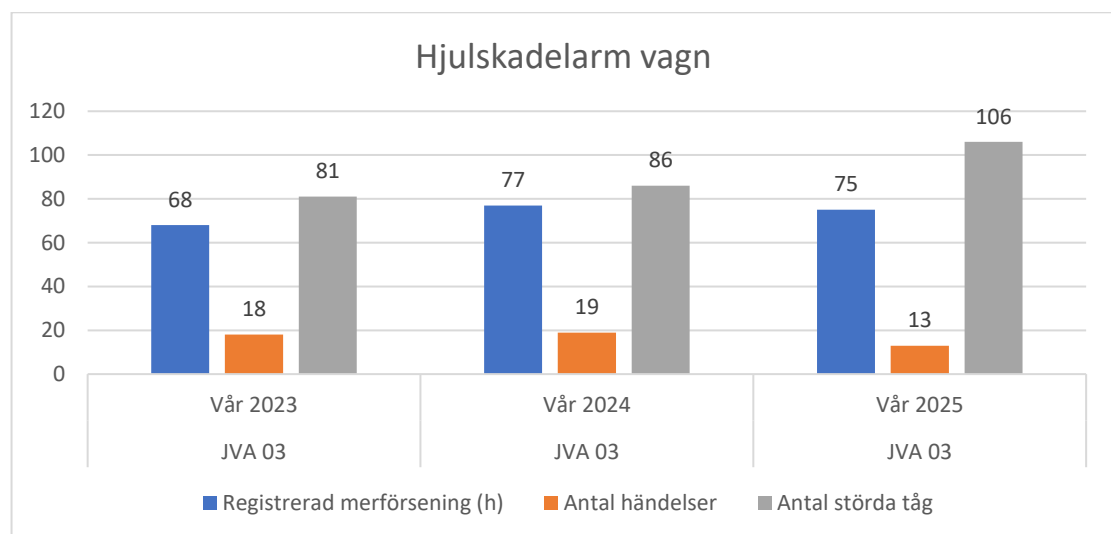
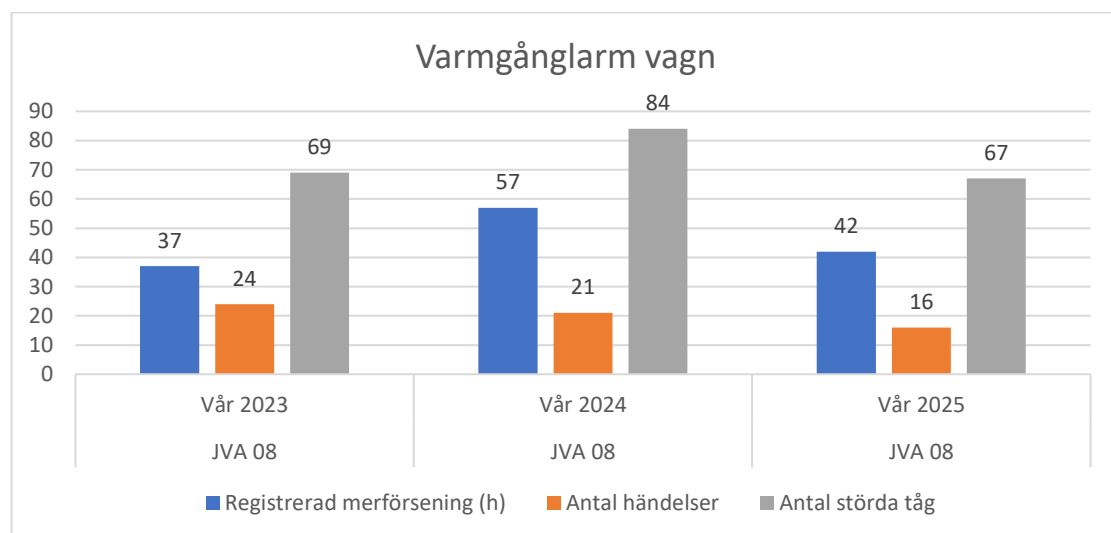
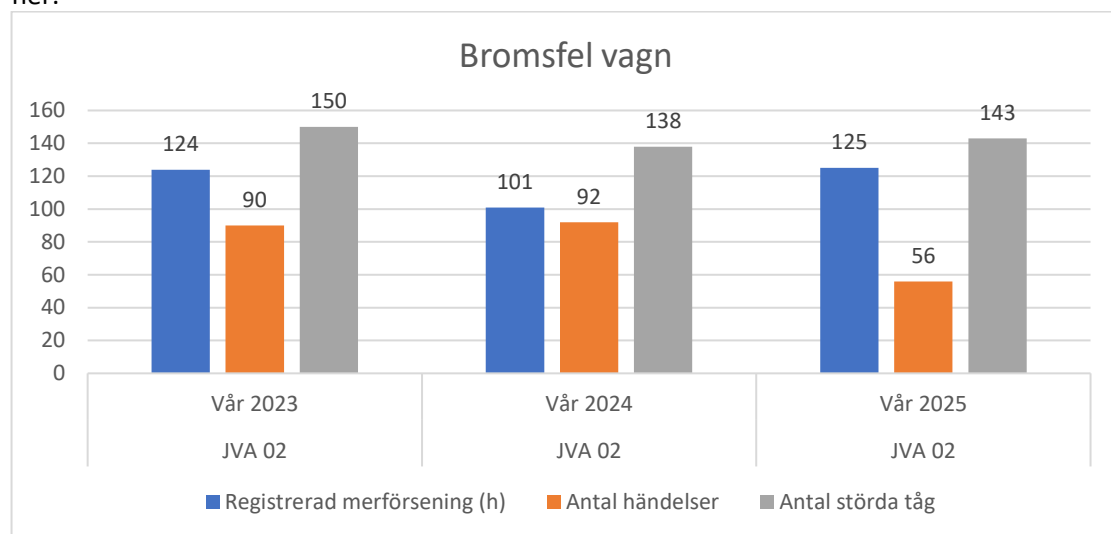


Fordon Bromsfel/Varmgångslarm/Bromsfel

Antal händelser och störda tåg minskar. Merförseningar ligger på en mycket lägre nivå än tidigare år.



Vagn Bromsfel/Varmgångslarm/Bromsfel ligger kvar på en förhållandevis jämn nivå kopplat till merförseningar och störda tåg. Däremot går antalet rapporterade händelser ner.



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.

Användning av broschyren "Tillsammans blir vi bättre" Informationen i broschyren 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.

Förtydliga beredskapsnivåer proaktiva beslut kopplat till beredskapshöjande åtgärder, samtidigt som de ska beskriva lämpliga begränsningar och prioriteringar i infrastrukturen. Syftet är att ta fram underlag för bedömning av behov att förtydliga interna samt externa kommunikationsvägar vid nivåhöjningar. Syftet är att Nationell Ledningsförmåga till styrning och samordning förbättras.

Projekt järnvägsväder ska ta tillvara befintlig kunskap om samband mellan väder och händelser i järnvägssystemet. Genom samverkan mellan forskare, Trafikverket och järnvägsföretagen utveckla 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.

Beredskapsresurser förvaltningen förfogar över beredskapsmateriel som exempelvis bandvagnar för brandsläckning och transporter, broar, reservkraft och andra typer av fordon som exempelvis truckar, hjullastare och lastbilar avseende krisberedskap och civilt försvar. Aktiveras genom TIB.

Driftledningens prioriteringar är nödvändiga för att tågtrafiken ska framföras med så små förseningar som möjligt och med så få förseningar (i antal tåg) som möjligt. 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.

Brand

Trafikverkets ansvar

- Träd och slyröjning och bortforsling av sly efter banvall på mark som Trafikverket äger eller arrenderar.
- Begränsa entreprenörernas möjlighet att utföra slyröjnings- och trädfällningsaktiviteter ut efter banor, när det råder extremt hög brandfara.
- Att stoppa viss typ av järnvägstrafik när det råder extremt hög brandfara.
- Varmgångs- och tjuvbromsdetektorer som indirekt kan förebygga risken för uppkomst av mark- och skogsbränder.

Trafikverket arbetar med

- Öka kännedomen hos räddningstjänster av släckvattenvagnar, var de finns och hur de avropas.
- Utrusta nya släckvattentankar med kran och tillfällig uppställning av räddningsutrustning på dess last yta vid släckinsats.
- Kartläggning av antändningar via MSB:s insatsdatabas IDA.
- Utredda möjligheten att samnyttja "röjningsloken" med möjligheten att transportera släckvattentankarna nationellt till brandområde.
- Förebyggande åtgärder genom avbränning av ytor på sträckor där markbränder ofta förekommer i anslutning till anläggningen.
- Att sätta upp rutiner och utbildning kring användning av vattenvagnar tillsammans med projekt och brandmyndigheter.
- Samtliga större projekt och på gemensamma branschmöten har brandrisk som en punkt på agendan.
- På veckomöten på respektive projekt med entreprenörer där järnvägsföretag har möjlighet att delta vid behov.
- Informera samtliga projekt om möjlighet att använda vattenvagnar i förebyggande syfte genom bevattning av särskilt utsatta sträckor.
- Använda vattenvagnar för att vattenbegjuta större arbetsområden vid användning av t.ex. svets- och sliparbeten utan försening, när risk för brand kan uppstå.
- I varje projekt och tillsammans med regionala och nationell ledning arbeta proaktivt med brandrisk under sommarhalvåret genom daglig användning av SMHI och MSB.
- Att tydliggöra för entreprenörer vilken utrustning som ska medföras och vad som ska beaktas vid brandrisk.
- Uppdaterat information om röjning av sly med kätting eller liknande utrustning som kan orsaka gnistbildning vid förhöjd brandrisk undviks.

Järnvägsföretagens arbete:

- Järnvägsföretagen

- Genomför fordonsbesiktningar i syfte att identifiera brister som kan leda till gnistbildningar och därmed brand efter banvall.
- Hur risker med brand efter banvall ska kunna begränsas vid framförande av tåg genom utbildning.

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.

Solkurvor Trafikverkets har initierat ett test att mäta rärlstemperatur med sensorer i anläggning med varnings funktion både på sommaren och vintern.

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

Strömavtagare Under sommaren planeras dialog med järnvägsföretag om att i större utsträckning använda vinterskenor samt ökad tillsyn under vinterperioden.

Kontakt

Vid eventuella frågor kring beredskapsplanens framtagande kontakta författarna av detta dokument.