

RAPPORT

Uppföljningsrapport

Väderberedskap Våren 2026, Järnväg



Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Uppföljningsrapport Våren 2026, järnväg

Författare: Sören stark UHjsb

Dokumentdatum: 2026-05-12

Kontaktperson: Stark Sören, UHjsb

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

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

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

Regioner

Trafikverkets regionala verksamheter 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 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 2026. Syftet med rapporten är att sammanfatta våren och identifiera förbättringar. Information om väder har arbetats fram av SMHI.

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

Orsakskoder

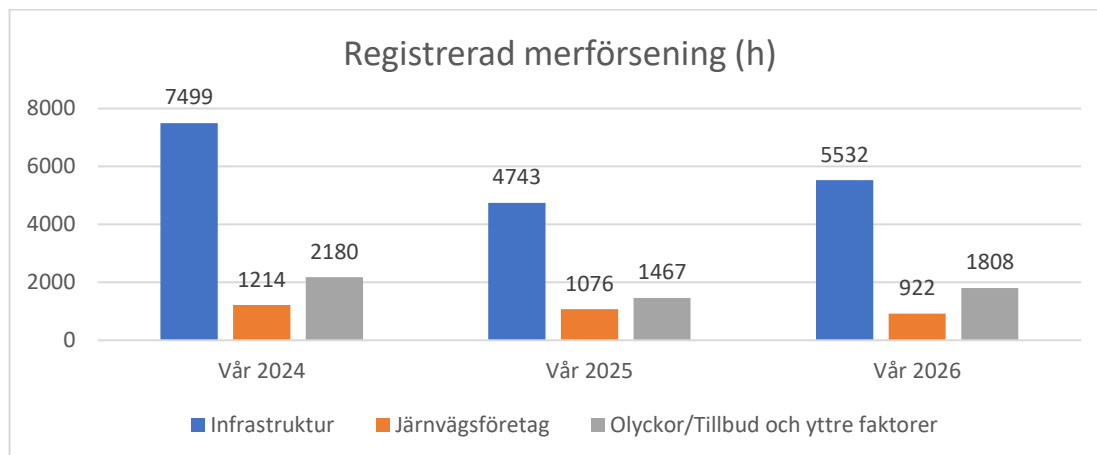
För att få en jämförelse med tidigare år väljs ett antal orsakskoder ut som är relaterade till årstids- och väderrelaterade händelser. Koderna är valda för att fokusera på att identifiera åtgärder för att minska konsekvenserna av effekter på väderförhållanden.

Sammanfattning

Utfallet kopplat till väderberedskap och väderhändelser är fortsatt positivt jämfört med tidigare år även för koder inom infrastruktur och järnvägsföretagen. 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 och hitta förbättringarna som stärker effektiviteten och leveransförmågan.

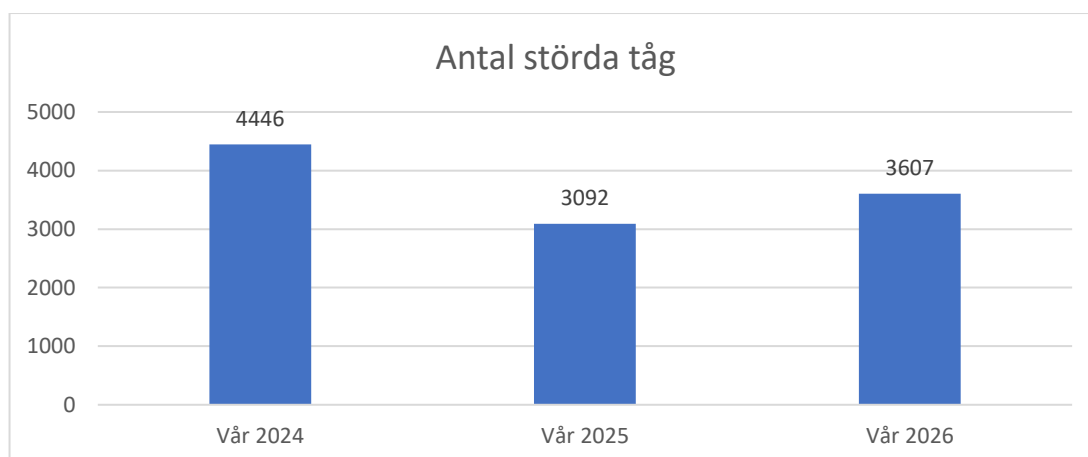
Merförseningar

Samtliga merförseningar under perioden kopplat till väderberedskapskoder.



Antal störda tåg

Samtliga merförseningar under perioden Olyckor/Tillbud och yttre faktorer.



10 största händelserna Olyckor/tillbud/yttre faktorer

2026-04-03	Torebo	Väst kustbanan	Storm/Snöstorm	61,9	80
2026-05-22	Stockholm city	Stockholms närområde	Brand i butik	22,1	78
2026-04-21	Häggvik	Ostkustbanan	Hjulskada	23,1	73
2026-04-21	Triangeln	Malmö närområde	ATC-nödbroms. Balisfel	10,9	72
2026-05-11	Älvsjö gods	Stockholm övrig	Avsnyning av Bana. Pådrag vid skyddsektion.	20,0	70
2026-05-14	Stockholm city	Stockholms närområde	Uppkörd växel	13,3	64
2026-04-17	Knivsta	Ostkustbanan	Plankorsning. Påkörda bommar	47,2	61
2026-03-31	Hundsjö	Haparandabanan	Levande tamdjur i spårområdet. Renar.	21,1	53
2026-05-06	Svartvik	Ostkustbanan	Avsnyning av bana. Hjulskada	85,1	46

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%. Mars blev en positiv månad för punktligheten som ökade för alla tågsorter. Speciellt positivt var det för kortdistanstågen som nästan nådde upp till målnivån på 95% (RT+5). Positivt blev det också för järnvägsföretagen som återhämtade sig ifrån de långa följd effekterna från januari snö och kyla. För Olyckor/Människa gick det tyvärr åt det negativa hållet med ökande antal händelser. Samtidigt fortsätter det att köras rekordmånga tåg på järnvägen, som också under 2026 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.

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.

- **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).

Vädersammanfattning mars månad

Vädret från mitten av månaden när väderberedskapsplanen för våren börjat gälla präglades av lågtryck på nordliga banor vilket gav milt och blåsigt 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.

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

Trafiksammanfattning april månad

Tågen utanför storstäderna höll tiden bäst i april. Punktligheten minskade för persontågen under april för alla tågsorter, medan godstågen lyckades behålla sin förbättrade punktlighet sen mars. Nedgången beror främst på att långdistanstågens punktlighet sjönk med över 6%.

Resenärerna på nästan 9 av 10 persontåg kom fram i tid i april vilket är 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.

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.

-Punktlighetsresultat totalt: 87,5 procent

-Pendel- och flygtåg – kortdistans: 91,4 procent

-Regionaltåg – medeldistans: 85,9 procent

-Fjärr- och snabbtåg – långdistans: 69,0 procent

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

Vädersammanfattning april månad

Vädermässigt var början av april en av de mest dramatiska vi känner till. Stormen Dave drog in över södra Sverige på påskdagen med vindhastigheter för flera stationer i västra Götaland som ligger i det översta toppskiktet för april månad. 14 april 1981 var något högre. Vindarna fortsatte mot Upplandskusten för att fortsätta över Östersjön. Dom trafikledningscentraler som påverkades av stormen gick upp i beredskapsläge. Stängda banor och återställningsarbete där träd har fallit krävdes. Efter stormen började värmen komma in över och den meteorologiska sommaren anlände till landet ovanligt tidigt i dom södra delarna av landet.

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 månadens temperatur blev kring eller något under det normala.

På nationell basis var detta den näst varmaste april månaden efter april 2011 sedan mätningarna startade. Värmen kulminerade på skärtorsdagen den 17 april och Gendalen i Västergötland uppmätte då månadens högsta temperatur på 24,5°.

Trafiksammanfattning maj månad

Totalt kördes över 93 200 persontåg i Sverige i maj, 88,7 procent kom fram punktligt till slutstationen enligt branschmålet RT+5, alltså i tid inom fem minuter efter tidtabellen. Över 96 procent kom fram inom 15 minuters marginal. I maj 2001 kördes 54 000 persontåg – jämfört med över 93 000 i dag.

Punktligheten ökade jämfört med samma månad de tre senaste åren. Fler resenärer ska komma fram i tid och därför gör vi rekordmånga arbeten för att rusta upp järnvägen, samtidigt var det första gången som det gick så här många avgångar i maj. Tyvärr ser vi också en ökning av spårsporing under våren och i maj försenade det runt 700 tåg med mer än fem minuter. Banarbetssäsongen har kommit igång ordentligt. Inte minst märks det på de ökade störningstimmarna inom "Planerat banarbete" i maj jämfört med föregående månader. En del av dessa störningar härrör sig från ett stort helg-banarbete i Stockholms närområde som drog över tiden och som vid överlämningen ledde till strömlöshet på långa sträckor. Följdefekten blev ett stort antal signal- och växelfel som påverkade pendeltågstrafiken i en hel veckas tid och som i sin tur bidrog till att kortdistanstågen tappade sin punktlighet i maj.

-Punktlighetsresultat totalt: 88,7 procent

-Pendel- och flygtåg – kortdistans: 92,6 procent

-Regionaltåg – medeldistans: 86,6 procent

-Fjärr- och snabbtåg – långdistans: 73,7 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 i norr 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. Från den 3 maj svepte kallluft ner norrifrån och ihärdiga nordvindar blåste över landet. Den 4 maj uppmättes -12,0° i Latnivaara, vilket blev månadens lägsta temperatur. 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.

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 kallluft rasade ner över landet samtidigt som ett lågtryck fördjupades i söder. Därefter steg temperaturen återigen 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.

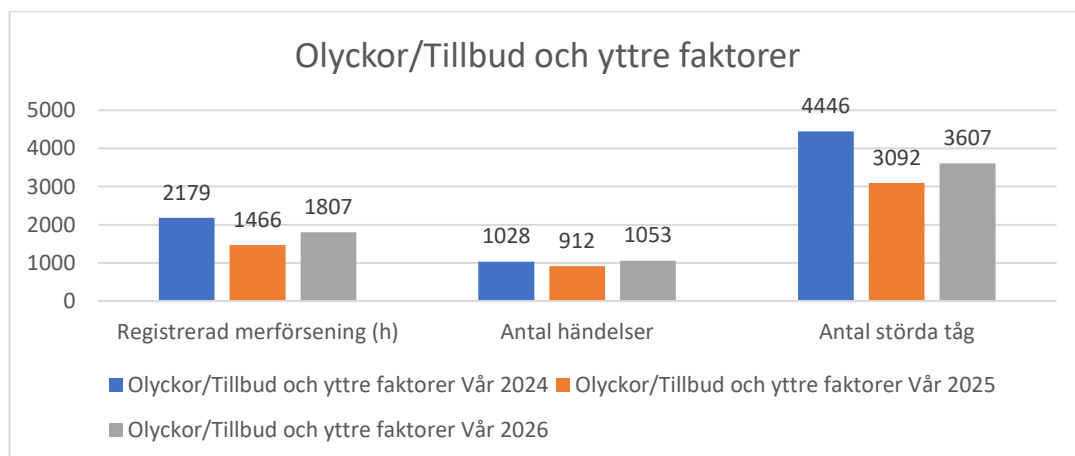
Om omständigheterna och förhållandena så kräver kan man vidta kraftigare åtgärder tidigare än vad som anges i checklisten CL/TR/2021:0104 Operativ väderberedskap. Som är ett stöd till operativ personal för att hantera väderförhållanden proaktivt och operativt.

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.”

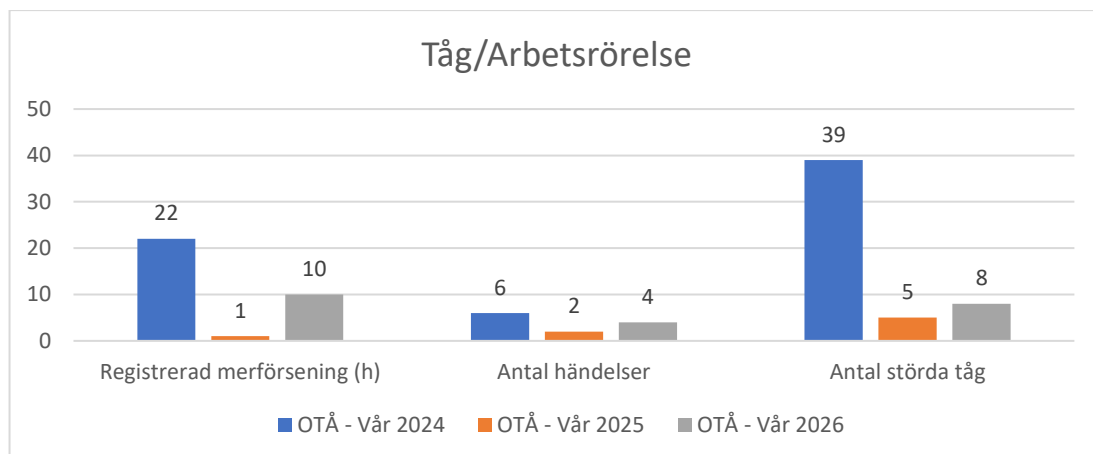
Uppföljning Olyckor och tillbud

Olyckor och tillbud samt yttre faktorer har ökat under våren jämfört med tidigare.

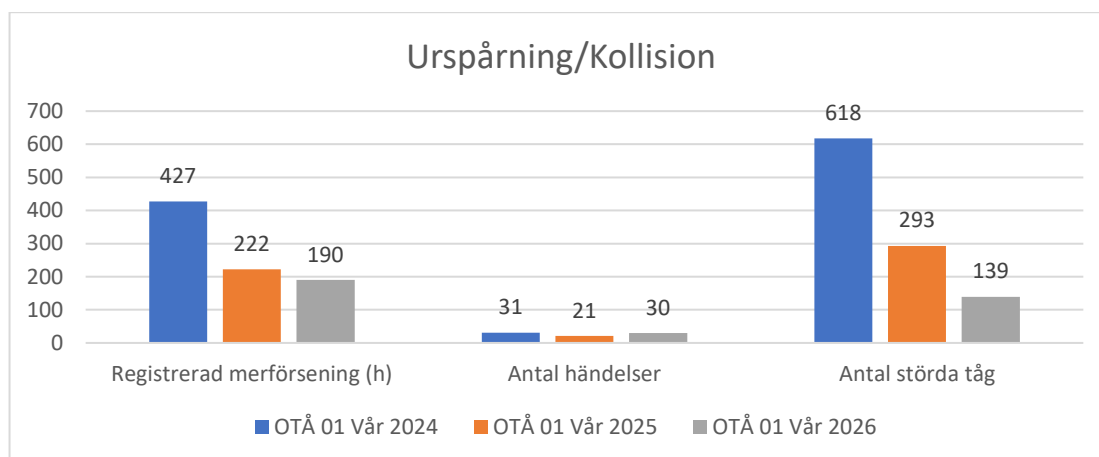
Obehöriga i spår ingår inte i uppföljningen.



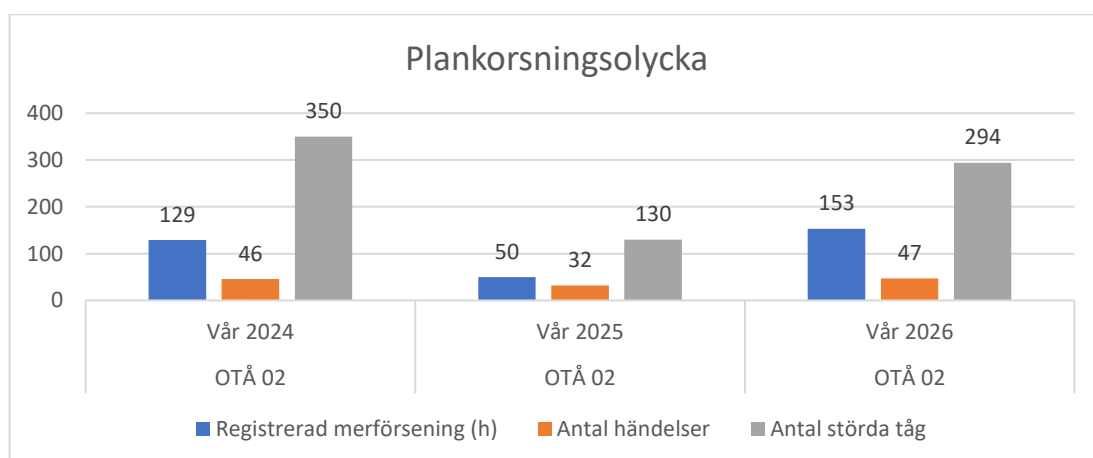
Tåg/Arbetsrörelse har ökat jämfört med föregående vår men en markant förbättring skett jämfört med tidigare perioder. Koden används vid olycka, tillbud eller arbetsrörelse.



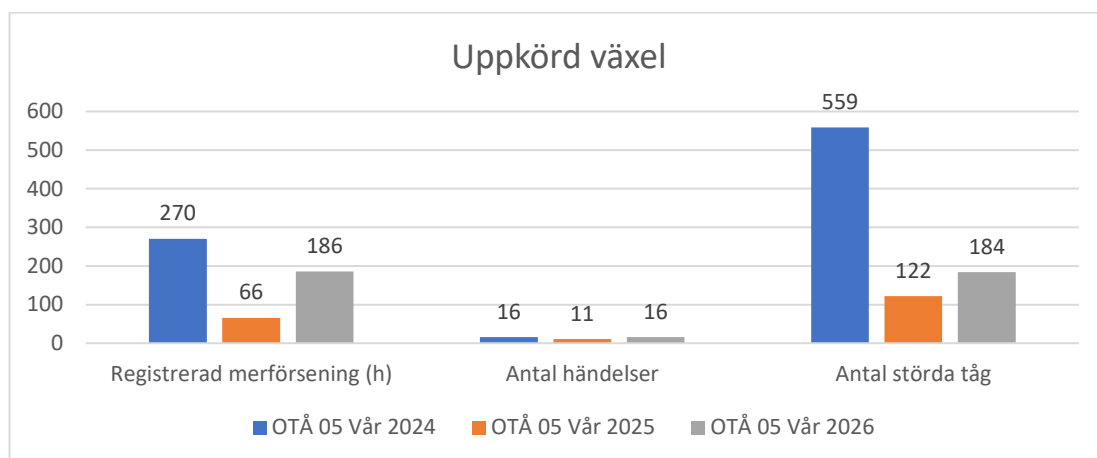
Urspårning/Kollision har en markant förbättring skett jämfört med tidigare. Koden används vid sammanstötning mellan rälsgående fordon eller urspårning.



Plankorsningsolycka har det skett en markant ökning under våren jämfört med tidigare. Den absolut vanligaste orsaken är att fordon kör sönder bommar.

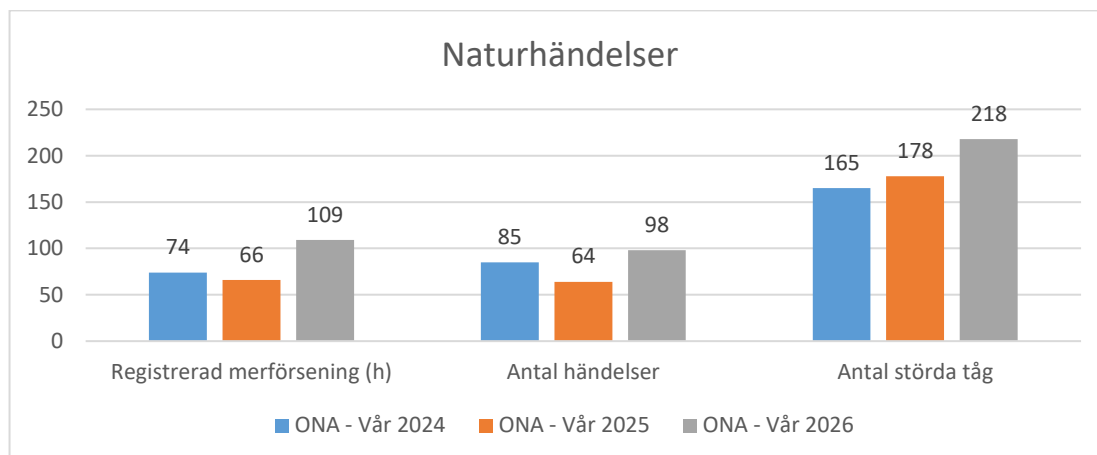


Uppkörd växel ligger på antal händelser på en jämn nivå med en förbättring jämfört mot börja av 2020. Det pågår flera initiativ för att minska antal händelser. Flest händelser sker i Norra och Mellersta regionerna. Händelserna har inte skett återkommande på samma plats.



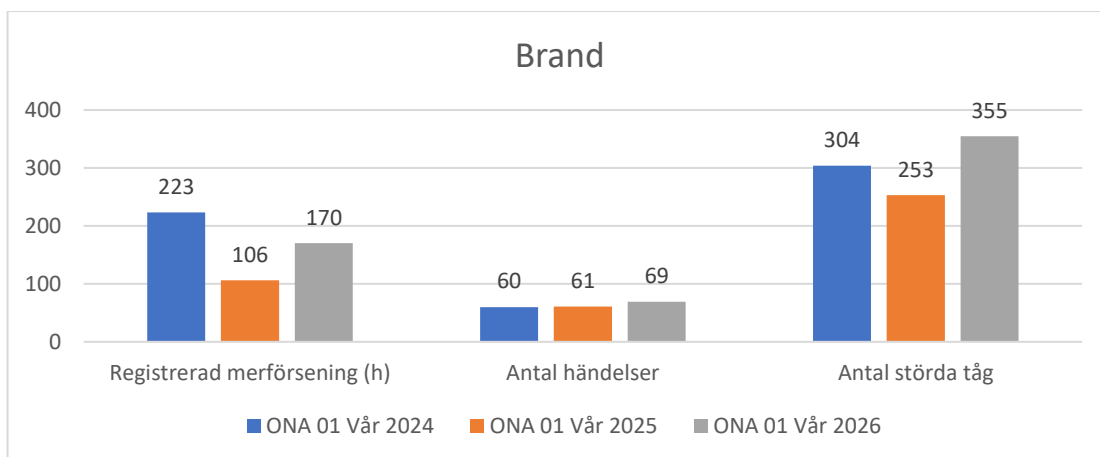
Uppföljning Natur och väderhändelser

Antalet fel kopplat till anläggningens driftsäkerhet mot väder och naturhändelser har ökat under våren. Dom mest omfattande händelserna Kollision/Uppkörd växel/Hjulskada/Åska samt Brand utanför järnvägen som berört främst i mellersta regionen.

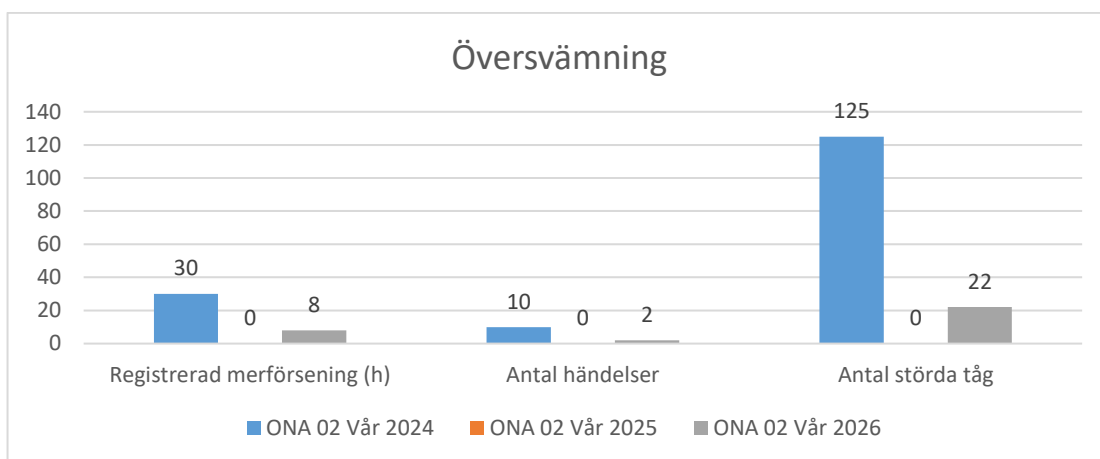


Bildtext: Observera att händelser som rapporterats gäller koder kopplat till beredskapskoder.

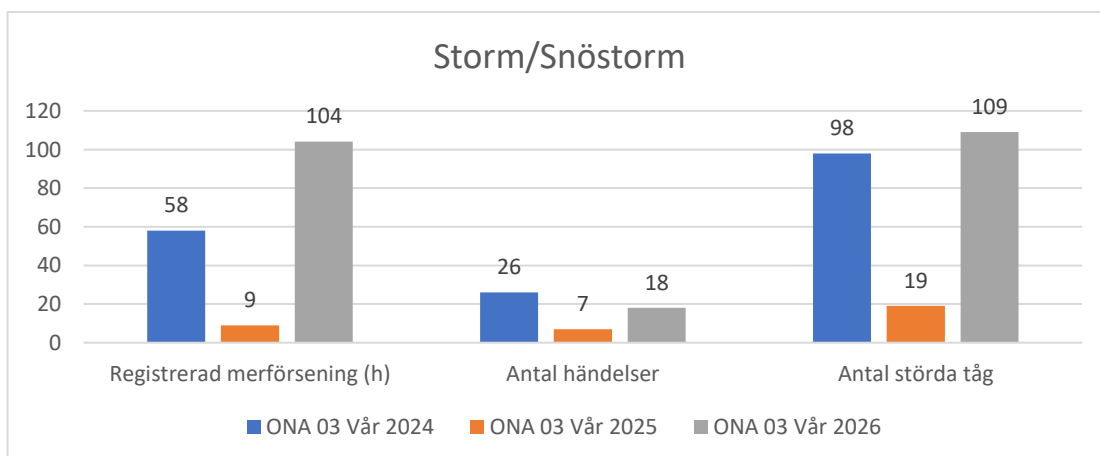
Brand är en samlingskod för samtliga händelser oavsett om det sker i naturen, byggnader eller järnvägsföretagens rullande material. Dom vanligaste orsakerna är brandlarm, brand i byggnader eller terräng i närheten av spår, som brandförsvaret stänger av för att arbeta säkert eller rökutveckling. Värt att nämna är att bränder i banvall har inte förekommit.



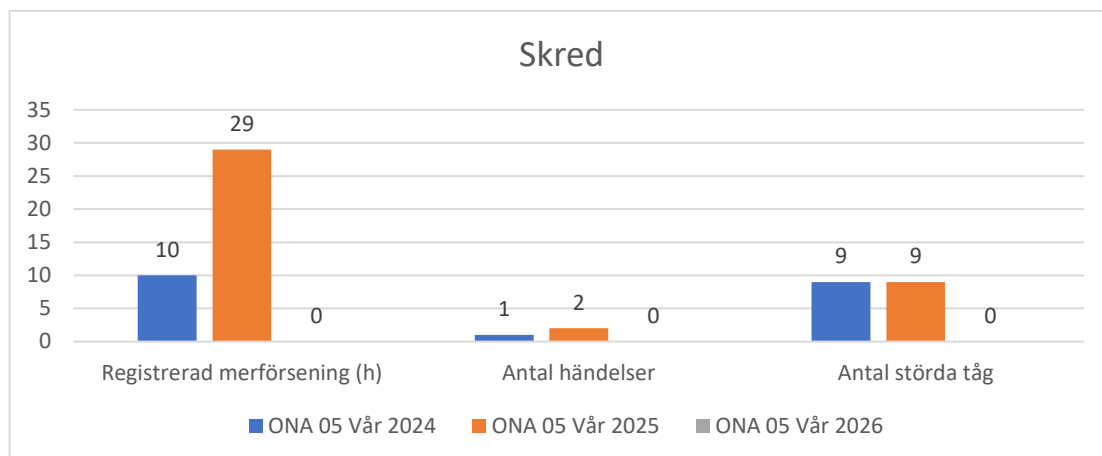
Höga vattenflöden/Översvämningar har inte inträffat på grund av snösmältning. Det rapporterades höga vattenflöden i norra delen av landet under våren. Trafikverket har stort fokus på att hålla trummor fria från bråte och andra aktiviteter för att förhindra översvämningar.



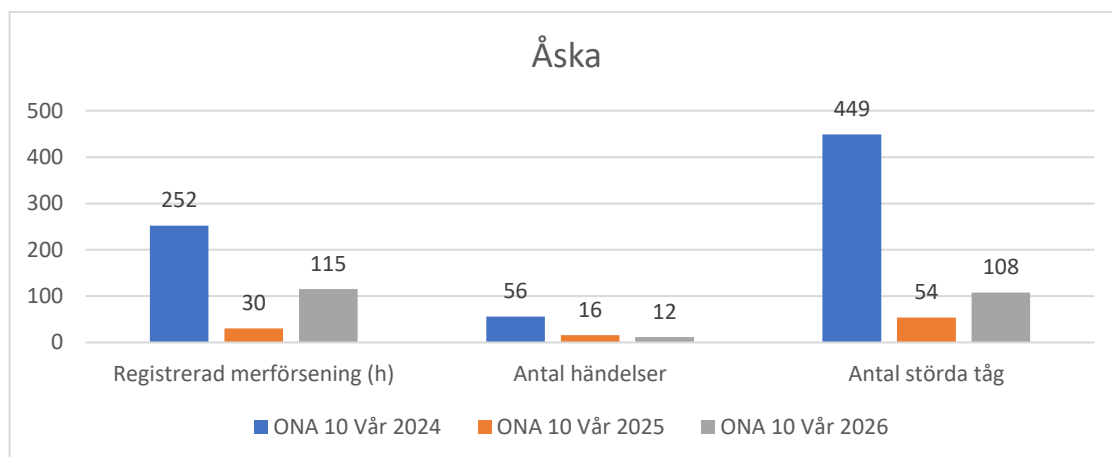
Storm/Snöstorm drog in över norr och som samtliga drabbade Malmbanan under vecka 12,13 och 15. Det finns inga rapporter om stora snömängder på galleri, plattformstak, teknikhus, kiosker och övriga teknikbyggnader. Tillsynen och åtgärderna efter tidigare händelser har implementerats.



Skred har under perioden inte förekommit och det är första gången som inga händelser rapporterats. Installerade lavinlarm och snökanoner på Malmbanan är anledningen till framgången. Innan funktionerna fanns tillgängliga var laviner den största anledningen till långvariga trafikproblem på Malmbanan.

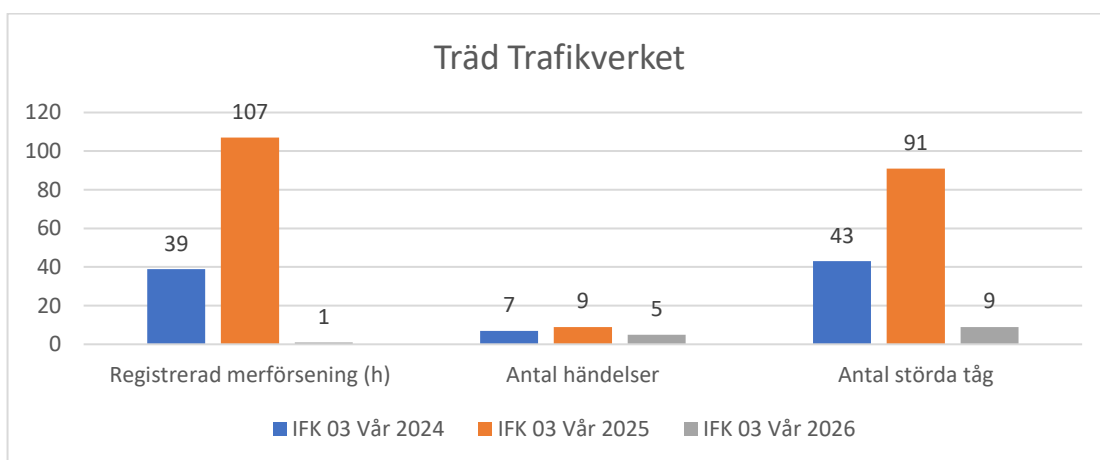
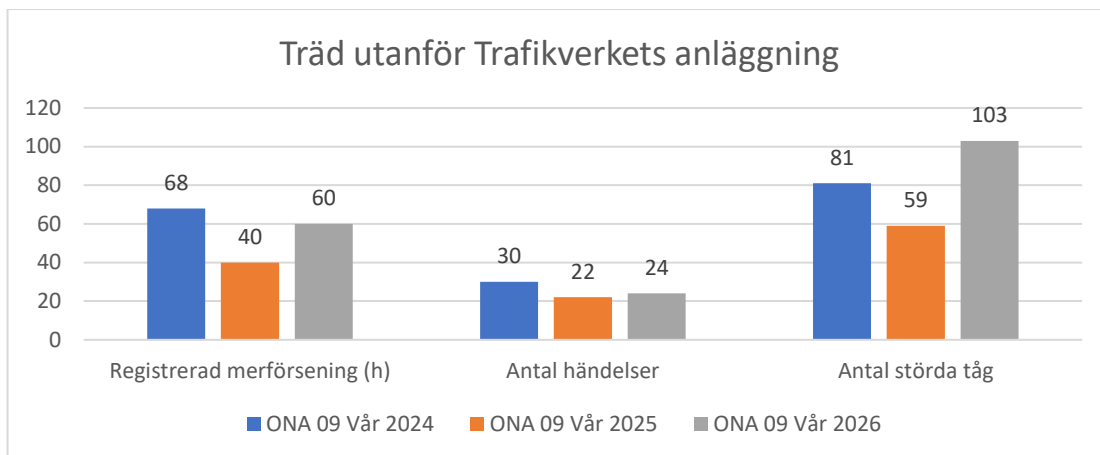


Åska som drabbat anläggningen har förekommit vid 12 tillfällen i Mellersta och Norra regionen och orsakat 108 störda tåg och 115 timmars merförstening under perioden med ett genomsnitt på 3,75 tåg per händelse. Åskan orsakar oftast fällning i spårledning.

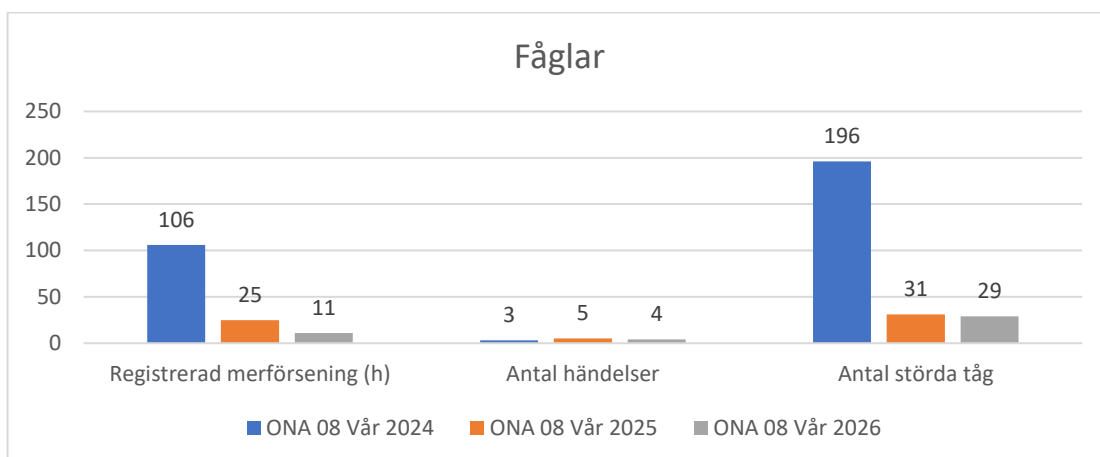


Träd Orsakskod träd delas i 2 olika koder. IFK 03 Trafikverket anses ha orsakat avtalsparten skada genom vållande om skadan orsakats av träd på Trafikverkets fastighet, eller på mark som omfattas av vegetationsröjningsservitut. ONA 09 Exempel på mark som inte omfattas av vegetationsröjningsservitut på 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. Våren 2026 är utfallet det lägsta någonsin och har skett från Östra regionen och söderut.



Tjälskador

Under perioden har inga tjälskador rapporterats som medfört inställda tåg.

Solkurvor

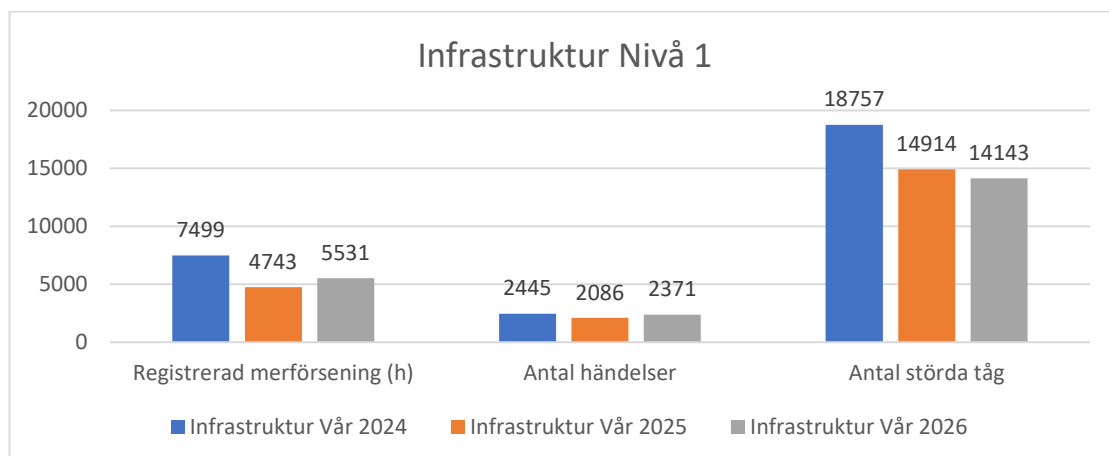
Perioden har inte bjudit på några riktigt varma dagar och därmed inga rapporterade solkurvor. Det är för tidigt att uttala sig om detta är en varaktig förbättring, men de senaste årens utveckling talar för att utvecklingen över tid är positiv. Sedan 2020 finns det

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.

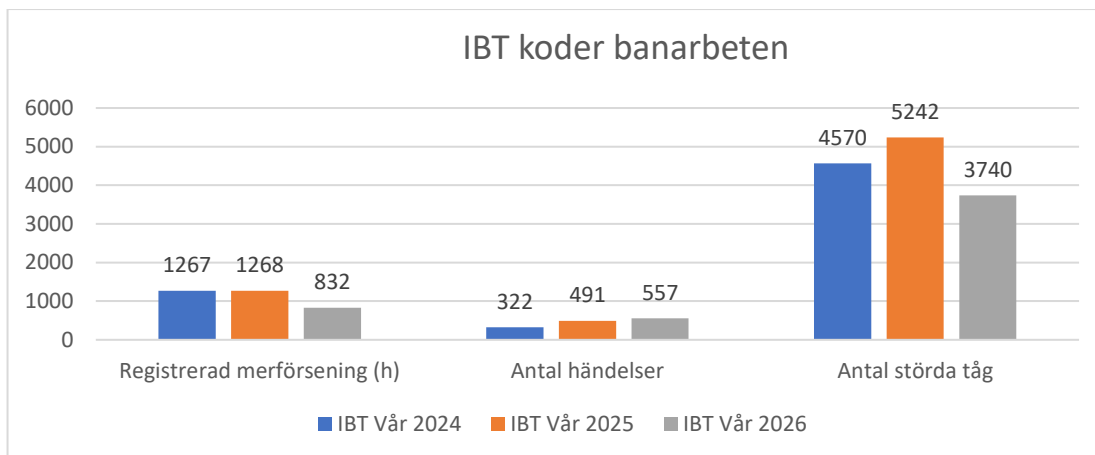
Uppföljning Infrastruktur

Även infrastrukturkoder kopplat till beredskapskoder fortsätter åt rätt håll kopplat till störda tåg. Merförseningar och antal händelser ökar något.

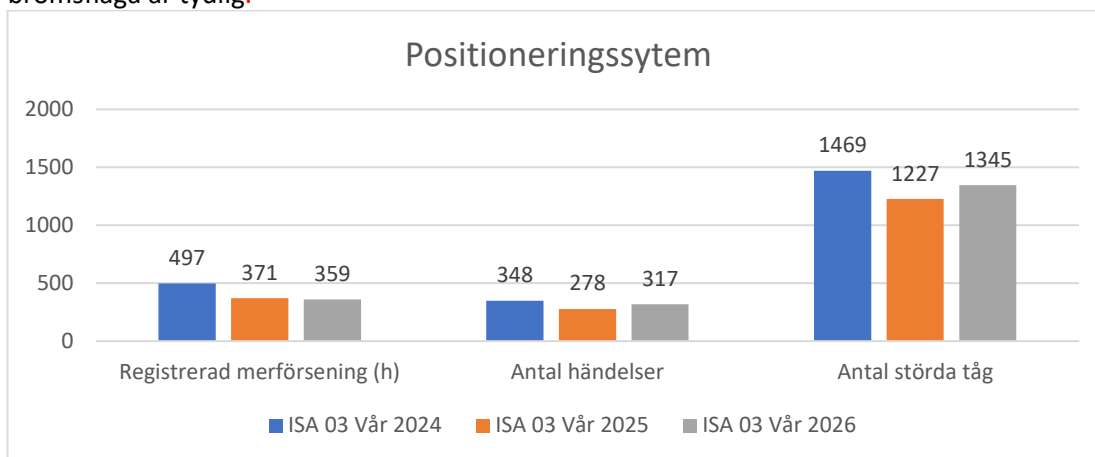


Bildtext: Observera att händelser som rapporterats ovan gäller koder kopplat till beredskapskoder.

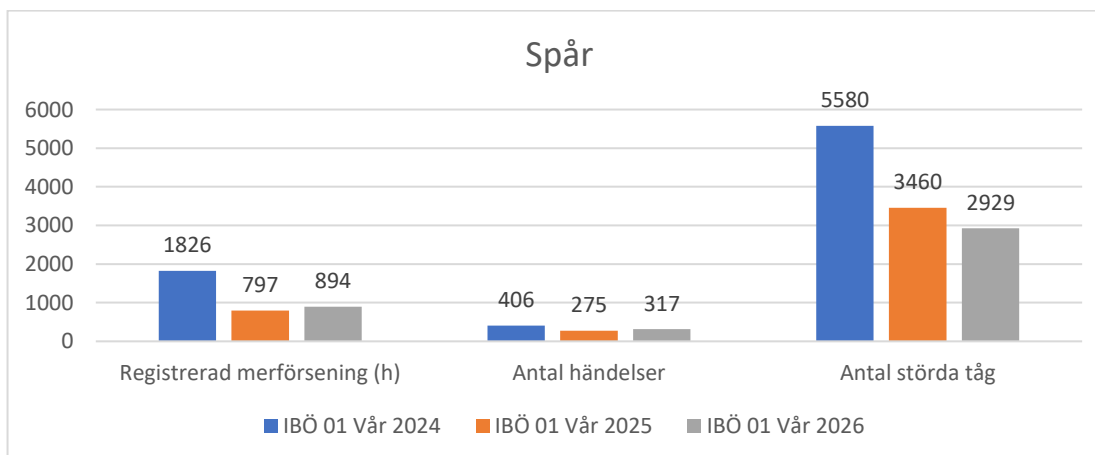
Banarbeten IBT koder Med bakgrund av att antalet planerade banarbeten ökar kraftigt under slutet av vårperioden har även antalet sökta tåglägen ökat. Antal störda tåg och registrerad merförsening visar på en positiv utveckling. Det visar också att planerade arbeten alltmer utförs som planerat och att det är fokus på balans mellan trafik och banarbeten.



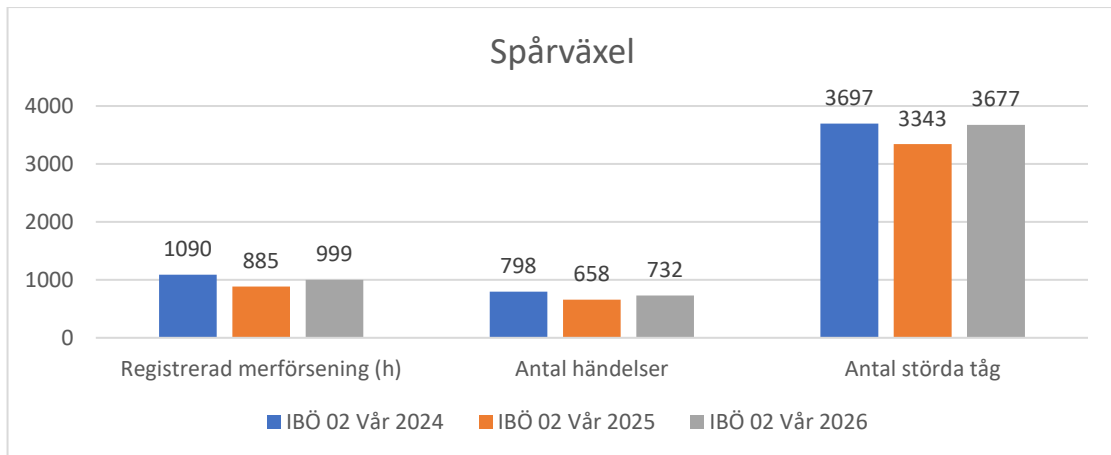
Positioneringssystem Beläggning av spårledning är en ett vanligt förekommande fel främst runt och i storstäder. Anledning till beläggning är flera, men konstaterad beläggning p.g.a. bromsflaga är tydlig.



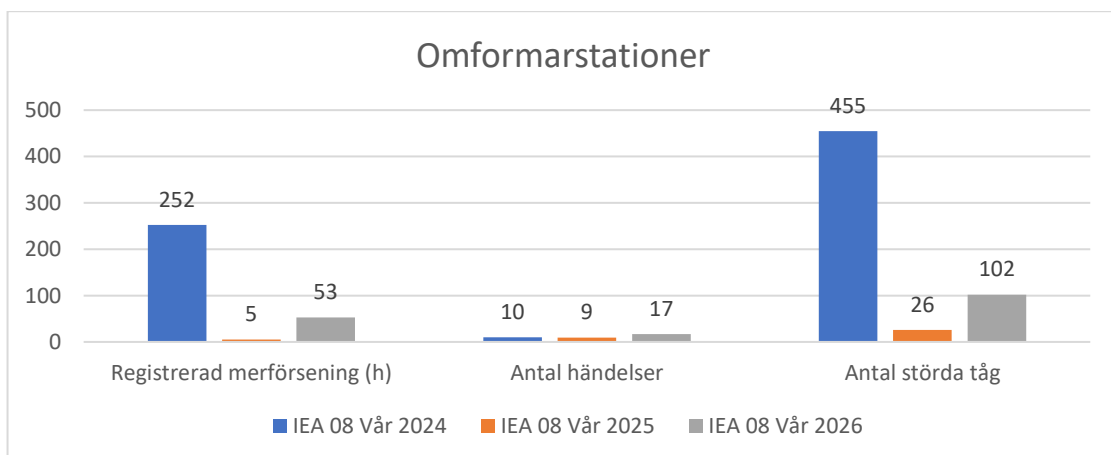
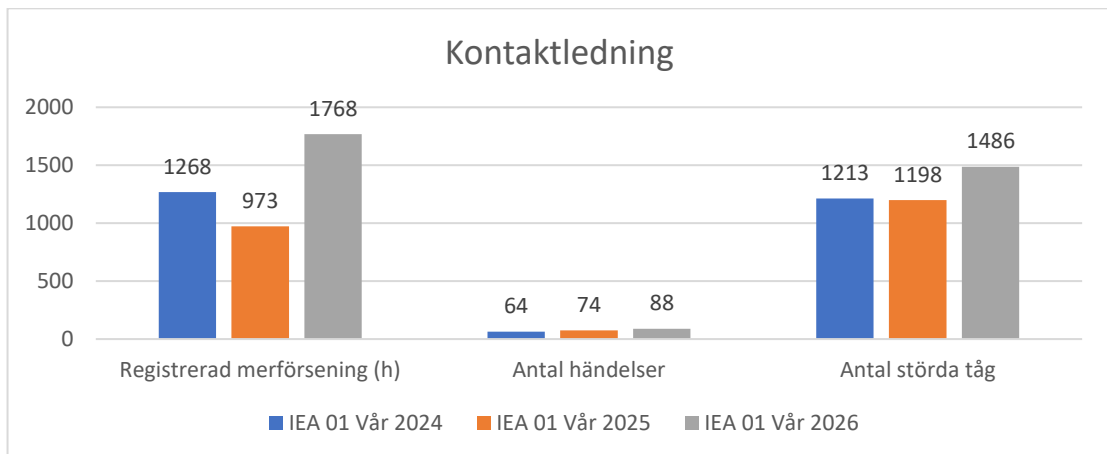
Spår Antal störda tåg har minskat kraftigt trots ökat antal tåglägen.

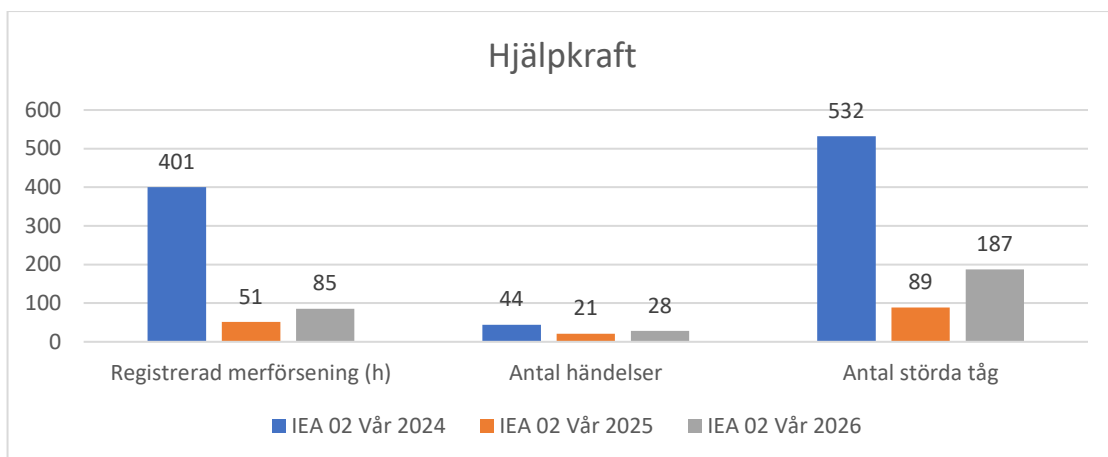


Spårväxel Fel i spårväxel ligger på en ganska jämn nivå dom senaste åren. Ett stort antal växlar kommer att bytas i år och kommande år.

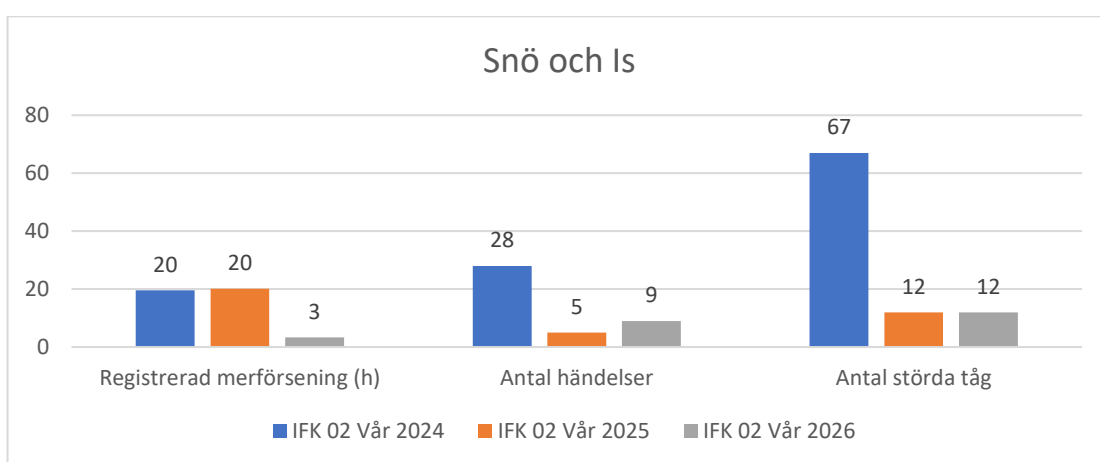


Kontaktledning visar har en liten uppgång i antalet fel. 4 st händelser var omfattande och stod för hälften av merförseningarna. Jämfört med 2023 är det en kraftig uppgång i samtliga delar. Medan omformarstationer och hjälpkraft visar en positiv trend jämfört med tidigare år.





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

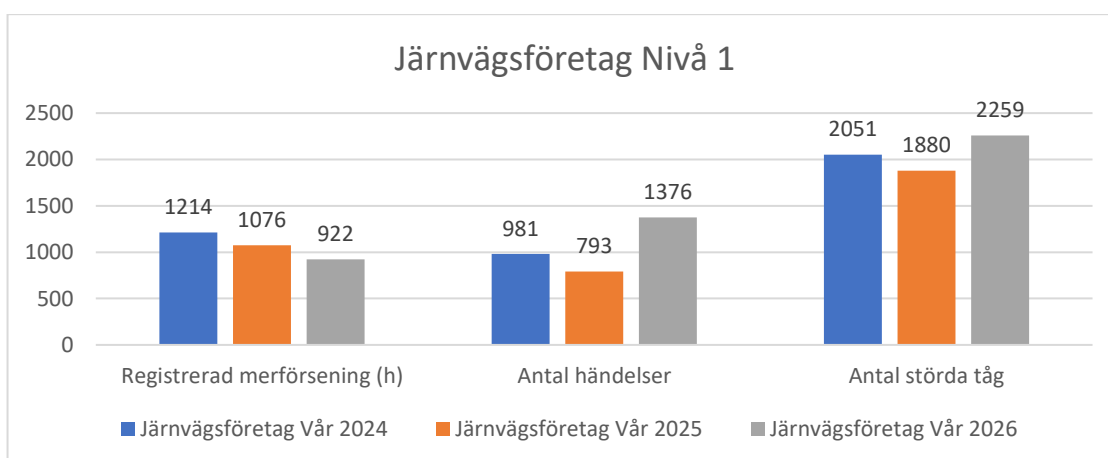


Uppföljning Järnvägsföretag

Järnvägsföretagens koder kopplat till beredskapskoder pekar i olika riktningar.

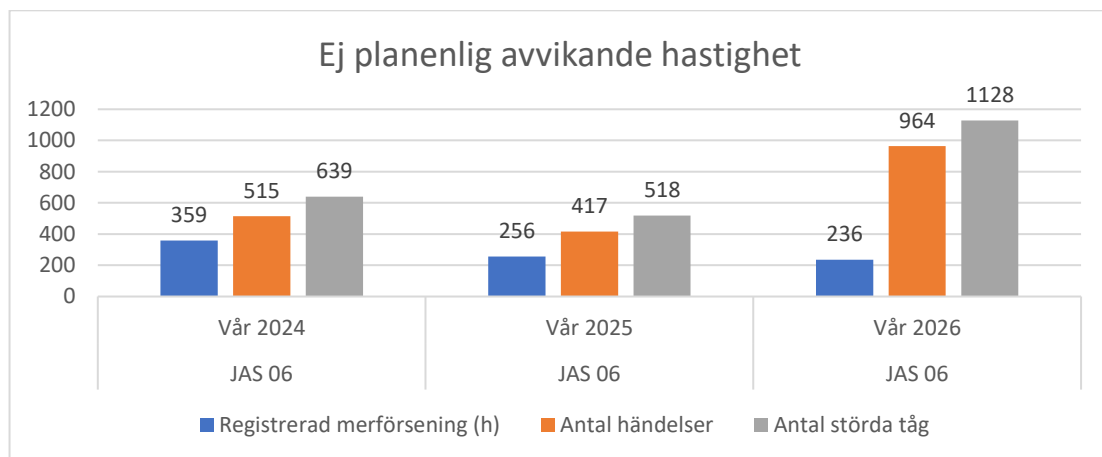
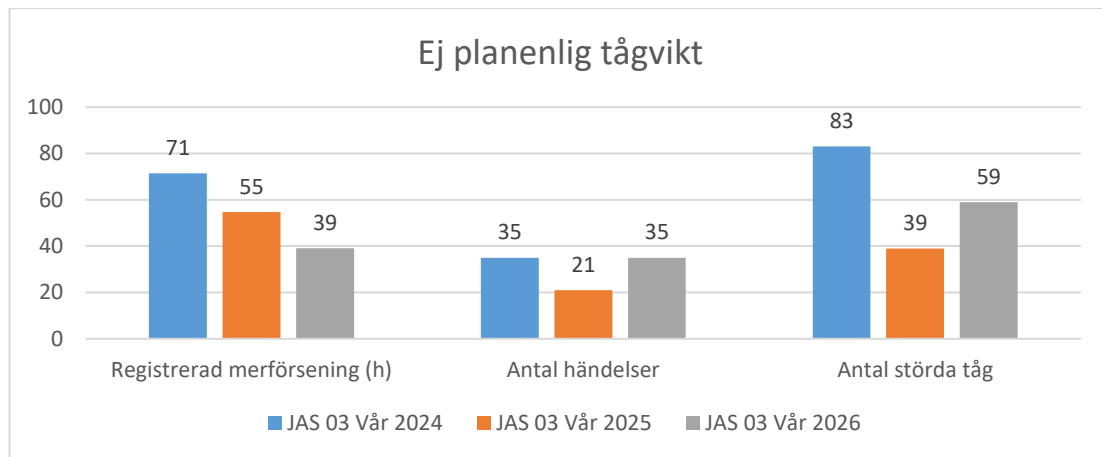
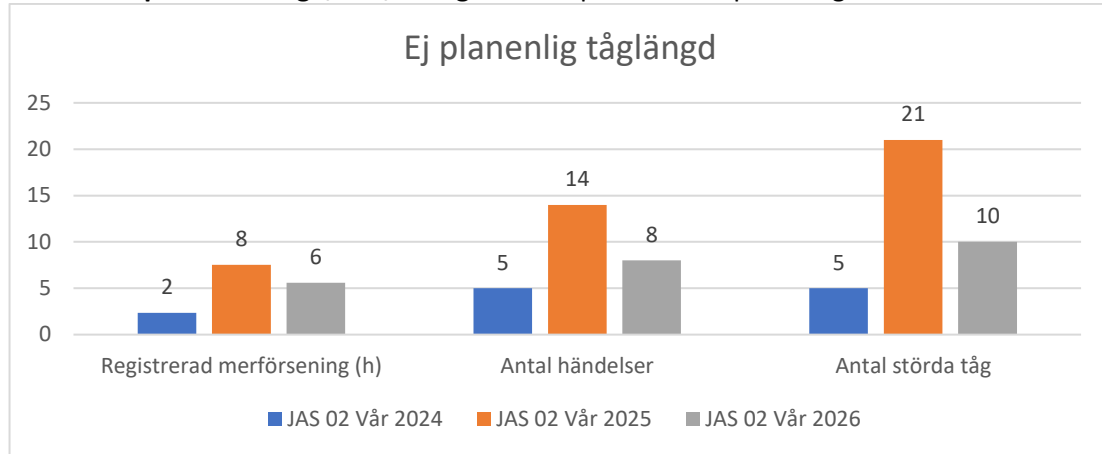
Registrerade merförsteningar går åt rätt håll medan antal händelser och störda tåg ökar.

Avvikande hastighet från planerad ökar jämfört med tidigare perioder. Trafikvolymerna fortsätter att öka med fler ansökningar från olika aktörer om tåglägen.

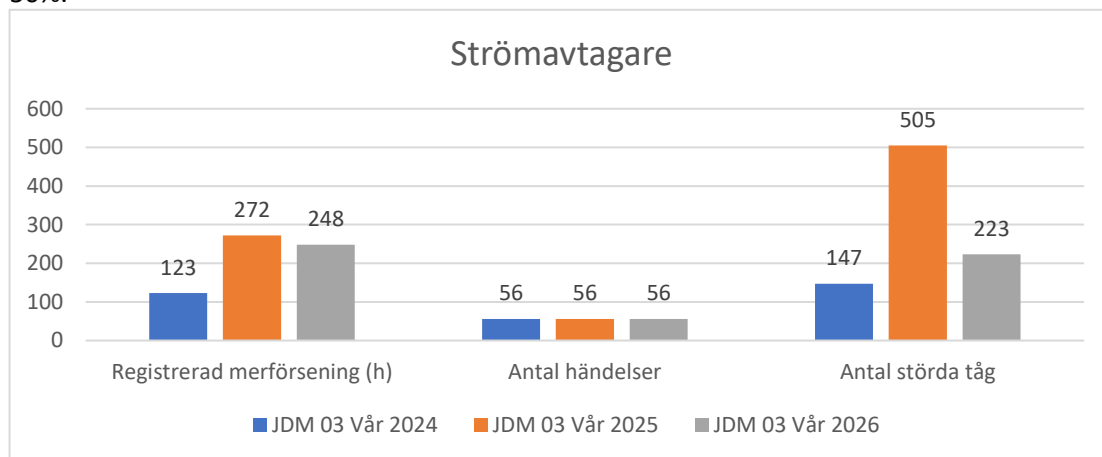


Bildtext: Observera att händelser som rapporterats ovan gäller koder kopplat till beredskapskoder.

Avvikande planerad längd/vikt/hastighet visar på en bättre planering.

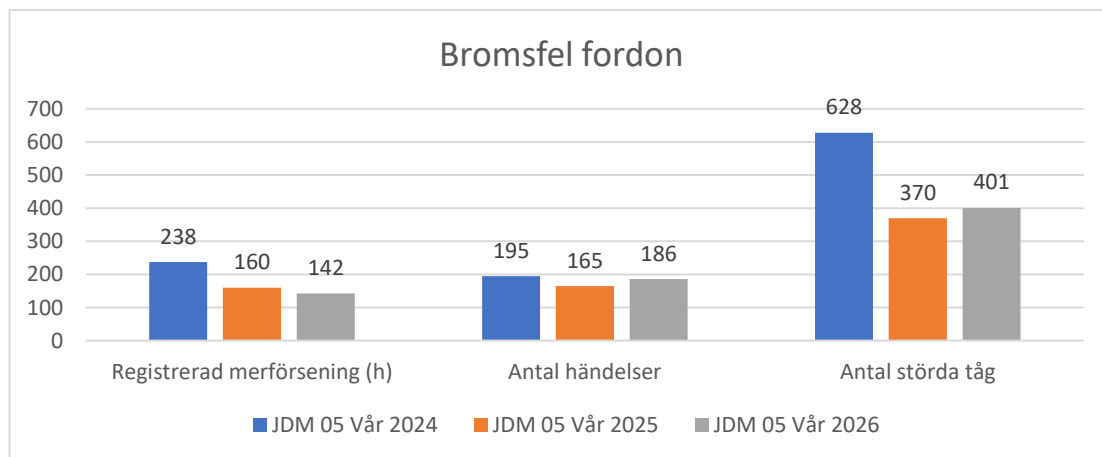
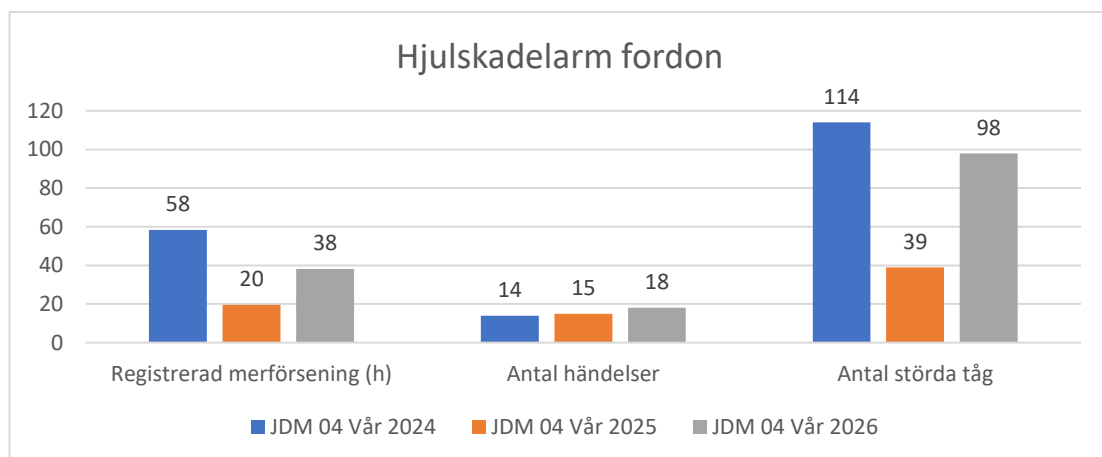


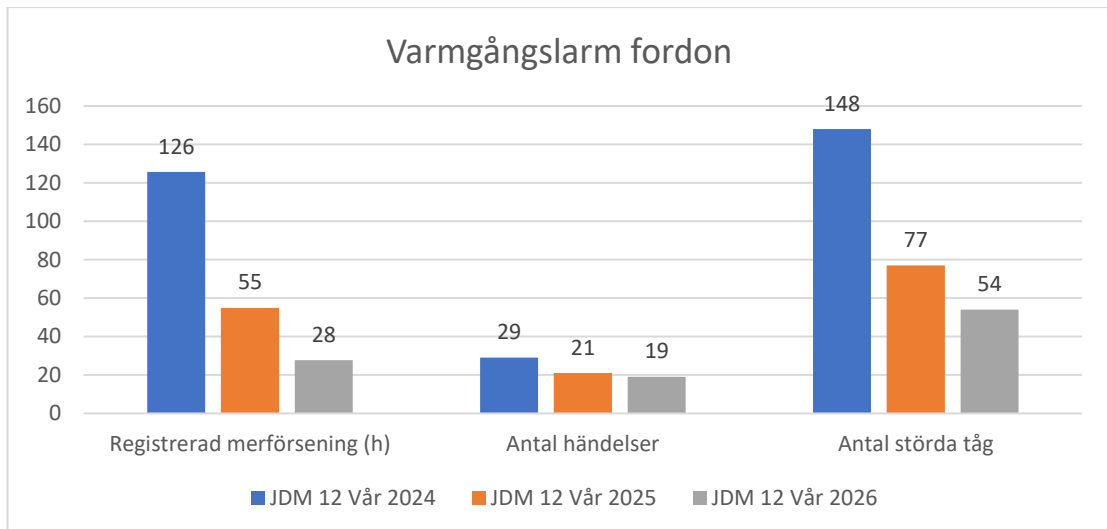
Strömavtagare har en stadig rapportering i antalet fel. I gemensamma forum och tidigare utredningar pekar på att användningen av vinterskenor på strömavtagare skulle minska konsekvenserna kraftigt. Det är några få järnvägsföretag som använder vinterkolskenor året runt och har bara positiva erfarenheter. 2010–2014 var det en prioriterad punkt på Infrastrukturministerns bord. Under perioden 2012–2013 när vinterskenor började användas av järnvägsföretagen, minskade felen på strömavtagare och kontaktledning med 50%.



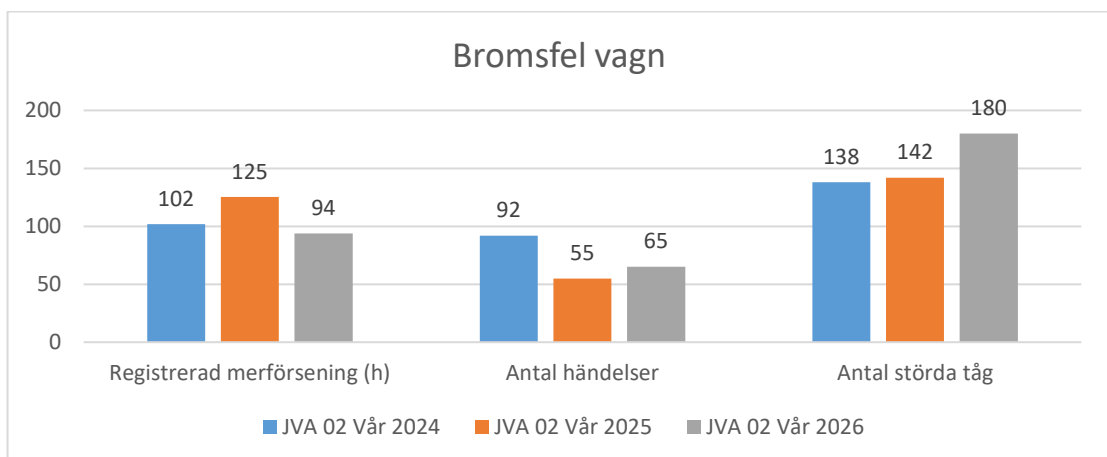
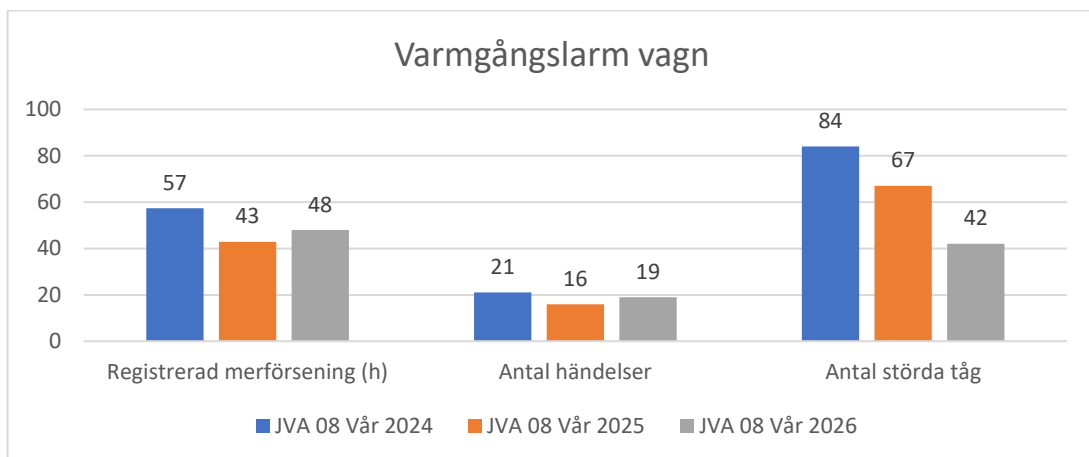
Fordon

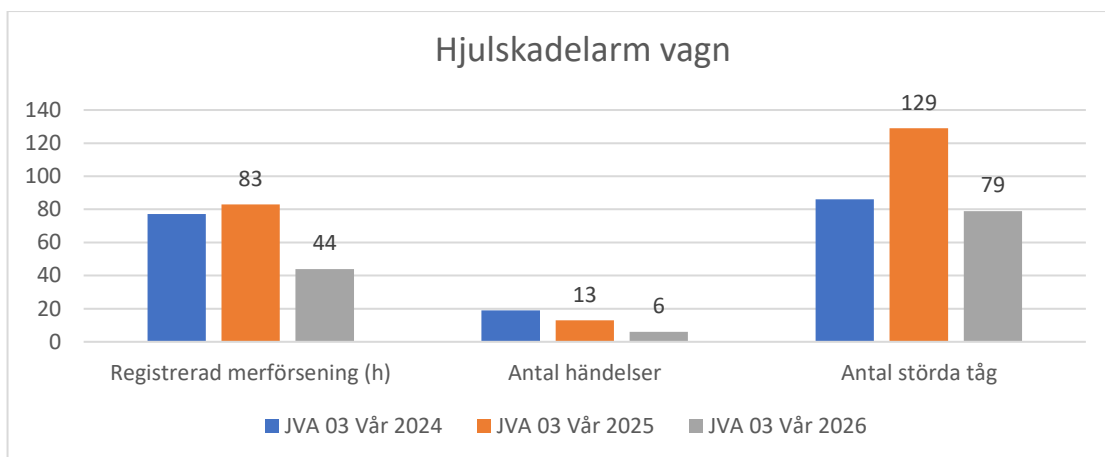
Antal händelser och störda tåg i koderna varierar. Varmgångslarm fordon visar dock på en kraftig minskning.





Vagn Antal händelser och störda tåg i koderna varierar. Varmgångslarm vagn visar dock på en kraftig minskning.





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 årstidsberedningsplan.

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.

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.

Förtydliga beredskapsnivåer proaktiva beslut kopplat till beredskapshöjande åtgärder, samtidigt som de ska beskriva lämpliga begränsningar och prioriteringar i infrastrukturen.

Projekt järnvägsväder ska ta tillvara befintlig kunskap om samband mellan väder och händelser i järnvägssystemet. 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.

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 försteningar som möjligt och med så få försteningar (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.

Brandrisk I varje projekt och tillsammans med regionala och nationell ledning arbeta förebyggande med brandrisk under sommarhalvåret genom daglig användning av SMHI och MSB. Genom att tydliggöra för entreprenörer vilken utrustning som ska medföras och vad som ska beaktas vid brandrisk. Rökning av sly med kätting eller liknande utrustning som kan orsaka gnistbildning eller heta arbeten vid förhöjd brandrisk undviks eller begränsas. Järnvägsföretagens arbete 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, ökad uppmärksamhet på eget och andras tåg. Planerad körning för att undvika hårda inbromsningar.

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.

Trädrökning Trafikverket har ökat fokus och ytterligare medel för trädrökning kommande år.

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

Solkurvor Uppdaterade checklistor där risker för solkurvor kan uppstå.

Strömavtagare 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.