

RAPPORT

Uppföljningsrapport

Sommar 2025, Järnväg



Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Uppföljningsrapport Sommar 2025, järnväg

Författare: Sören stark UHjnk

Dokumentdatum: 2025-08-26

Kontaktperson: Stark Sören, UHjnk

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

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

trafikverket.se

Innehållsförteckning

Regioner	4
Bakgrund	5
Metod	5
Mål	5
Orsakskoder	5
Sammanfattning sommaren 2025	5
Antal störda tåg	8
Antal händelser	8
Merförseningar	8
Vädersammanfattning juni månad	9
Vädersammanfattning juli månad	9
Vädersammanfattning augusti månad	11
Risker kopplat till väderberedskapsperiod	12
Uppföljning Olyckor och tillbud	13
Uppföljning Infrastruktur	18
Uppföljning Järnvägsföretag	21
Trafikverkets arbete med förbättringar	24
Kontakt	27

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 och förslag på åtgärder för att förhindra oplanerade händelser som kan påverka järnvägen. Rapporten omfattar uppföljning av nationell väderberedskapsplan för sommaren inom järnväg under perioden vecka 23-35 2025. Syftet med rapporten är att sammanfatta sommaren och identifiera förbättringar. 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 data, främst LUPP, på utvalda orsakskoder för sommarperioden.

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. 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 resulterar 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. Merförseningar i rapporten utgår från +3 min.

Sammanfattning sommaren 2025

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 intresseorganisationer.

Vädrets påverkan på järnvägen kan sammanfattas med mycket varmt, torrt och rekord i åskoväder, vilket medfört utmaningar. Redan innan sommaren var det mycket torrt speciellt i den södra halvan av landet och bevattningsförbud infördes rekordtidigt. Tydligt är att

säsongen för ett stort antal planerade underhållsarbeten startade redan under vårperioden och accelererade in i sommarperioden. Samtidigt som det fortsatt är en trafikökning på järnvägen. Även om det var stora rubriker och många upplever att järnvägen har stora problem, så var det några få stora händelser som drog till sig uppmärksamheten. Värmen fortsatte upp över landet och den norra delen av landet blir främst ihågkommen genom den soliga och mycket långa värmeböljan, vilket medförde stor brandrisk i hela landet. Tidigt infördes restriktioner kring heta arbeten och arbeten med verktyg eller arbetsredskap som orsakar gnistor. Uppmaningar till järnvägsföretagen om extra uppmärksamhet och planera för att minska hårda inbromsningar är också en av anledningarna till att det inte inträffat några större bränder efter spåren i sommar. Inte minst samarbetet med bl.a. MSB

Även åskoväder har slagit rekord under sommaren. Endast två dygn, den 1 och 8 juli, var helt utan blixregistreringar i Sverige. Åskovädren ”snurrade” runt främst mellersta Sverige och drabbade totalt 20 orter invid järnvägen den 16 juli, vilket troligen är ett all time high i järnvägshistorien. Blixtnedslagen har under sommaren även varit ovanligt starka i hela landet. Fler blixtar än någonsin tidigare har uppmätt stark blix: 100 miljoner volt, 150 000 ampere mot normala blixtar: 30 miljoner volt, 20 000 ampere. Åskovädren medför också fallvindar ur bymoln som har varit kraftiga och orsakat att träd fallit över järnvägen.

Värmen har också medfört solkurvor i anläggningen. Främst på sträckor där omfattande spårbyten skett tidigare under året. Preliminära siffror visar att antal konstaterade solkurvor ligger på en stadig nivå jämfört med tidigare år.

Under sommaren har det genomförts rekordmånga upprustningsarbeten på järnvägen. Dessa banarbeten medför ofta hastighetsnedsättningar, enkelspårdrift och begränsad framkomlighet vilket i sin tur oftast ger en del förseningar i tågtrafiken. Tågtrafiken har haft sin beskärda del av störningarna men förseningarna har varit betydligt färre än vad man kunnat befarat med tanke på den mängd banarbeten som blivit utförda. Med tanke på att media i sommar relativt ofta rapporterat kaos- och katastrof-rubriker har denna sommar varit mycket bättre än föregående somrar, både för person- och godstågen.

Punktligheten i sommar har påverkats med minus 0,67 procentenheter kopplat till upprustningsarbeten, vilket kan jämföras med förra sommaren då punktligheten påverkades med minus 0,64 procentenheter. Man kan dra slutsatsen att årets rekordmånga banarbeten varit mycket väl planerade och utförda, en eloge till alla inblandade är här på sin plats!

Under sommaren 2025 (juni-augusti) ankom 226 844 av de 256 425 framförda persontågen till sin slutstation i rätt tid, vilket gav ett punktlighetsresultat på 88,5 procent. Resultatet blev därmed 0,9 procentenheter högre än föregående sommar och 1,8 procentenheter högre än sommaren 2023.

Högst månadspunktlighet i sommar hade augusti med 88,9 procent, följt av juni 88,3 procent och juli, 88,2 procent.

Under sommaren var det 25 linjer som nådde en punktlighet över 95 procent. Allra bäst gick det för pendeltågen på linjen Åstorp-Helsingborg. Riktigt bra gick det också på

regionaltågslinjen Nässjö-Vetlanda 98,8 procent. Över 98 procents punktlighet i sommar hade även tågen på linjerna Karlskrona-Emmaboda, Eksjö-Jönköping och Vetlanda-Nässjö.

Även för godstågen har punktligheten i stort varit relativt god under sommaren, punktlighetsresultatet för godstågen blev 78,1 procent RT+5. Det är det högsta punktlighetsresultatet för godstågen sedan (pandemi)-sommaren 2020.

Under juni inträffade den största störningen i tågtrafiken på Ådals-/Botniabanan mellan Sundsvall och Umeå på grund av flertal kopparstölder efter banan. Störningen påverkade inte punktligheten nämnvärt, däremot fick många tåg ledas om eller ställas in och ersättas med buss. Tågtrafiken på sträckan låg i princip nere under 3 dygn. Här kan nämnas att det startades ett intensivt spanings- och spårningsarbete och man lyckades ertappa koppartjuvarna. Rättegång planeras till senare i höst.

Juli inleddes relativt lugnt medan andra halvan av juli drabbades järnvägen i en storm av olyckor/störningar varav många blev massmedialt uppmärksammade. 16–17 juli drabbades främst Svealand av ett omfattande åskoväder som på sina håll slog ut delar av järnvägens infrastruktur. Första åsknedslaget under dygnet inträffade i Örebro län (Frövi) kl. 00:53 och sista händelsen denna dag inträffade också i Örebro län (Kilsmo) kl. 20:55. Däremellan inträffade 18 åsknedslag med kronologisk följd i Värmland, Dalarna, Västmanland, Gävleborg, Östergötland, Jönköpings län och (åter) Örebro län.

19 juli uppstod det solkurvor på Malmbanan söder om Gällivare. 21 juli uppstod ett elfel och det blev spänningslöst vid och omkring Bastuträsk på Stambanan genom Övre Norrland. 24 juli inträffade en (lindrig) tågurspärning (tomt tåg utan resenärer) vid Halmstad på Västkustbanan och slutligen 30 juli då vi hade en lastbil som efter en kollision med en personbil ”hängde” över rälsen vid Svågertorp på Öresundsförbindelsen.

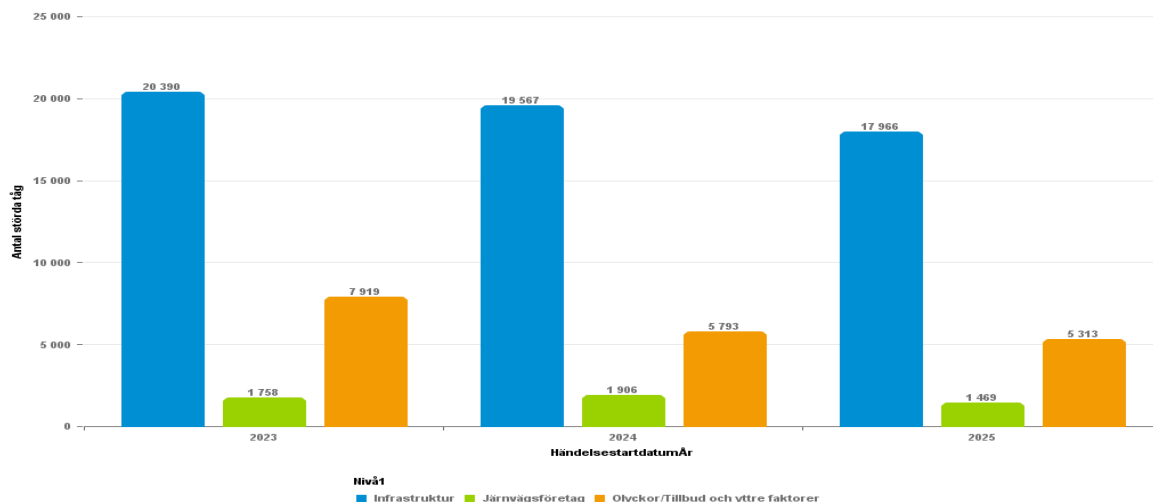
Augusti blev den månad i sommar som hade bäst punktlighet, 88,9 procent RT+5. Månaden var relativt störningsfri även om den inleddes med en kontaktledningsnedrivning på Västra Stambanan vid Nyckelsjön som starkt påverkade tågtrafiken men också tågtrafiken till/från Södra Stambanan.

Obehöriga i spår ökar och påverkar punktligheten negativt. Under sommaren försenades sammanlagt 5 499 persontåg av tillbud där människor varit inblandade. Varav 3 596 sedan ankom sin slutstation mer än 5 minuter försenade och påverkade punktlighetsresultatet med minus 1,4 procentenheter.

Längre ner i rapporten kommenteras respektive kod kopplat till väderberedskap mer ingående.

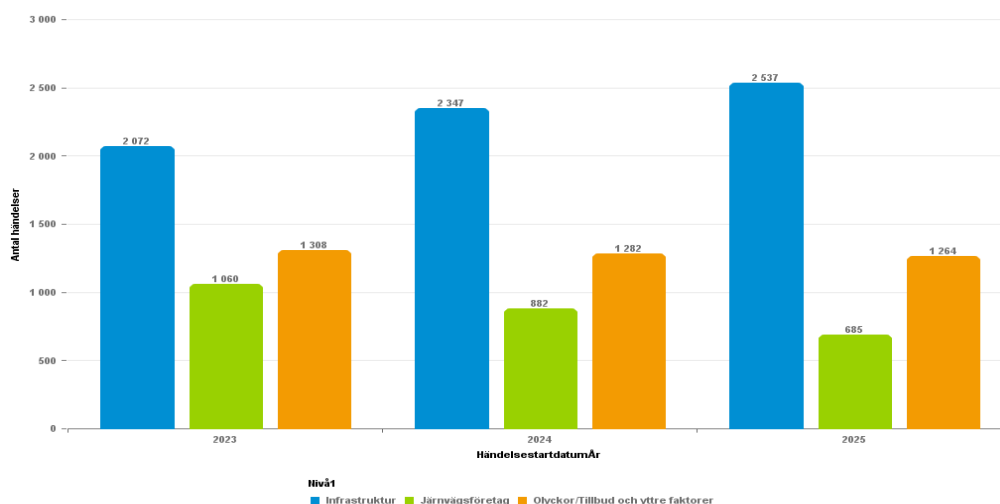
Antal störda tåg

Störda tåg har i samtliga nivåer en positiv utveckling under sommaren på samtliga nivåer.



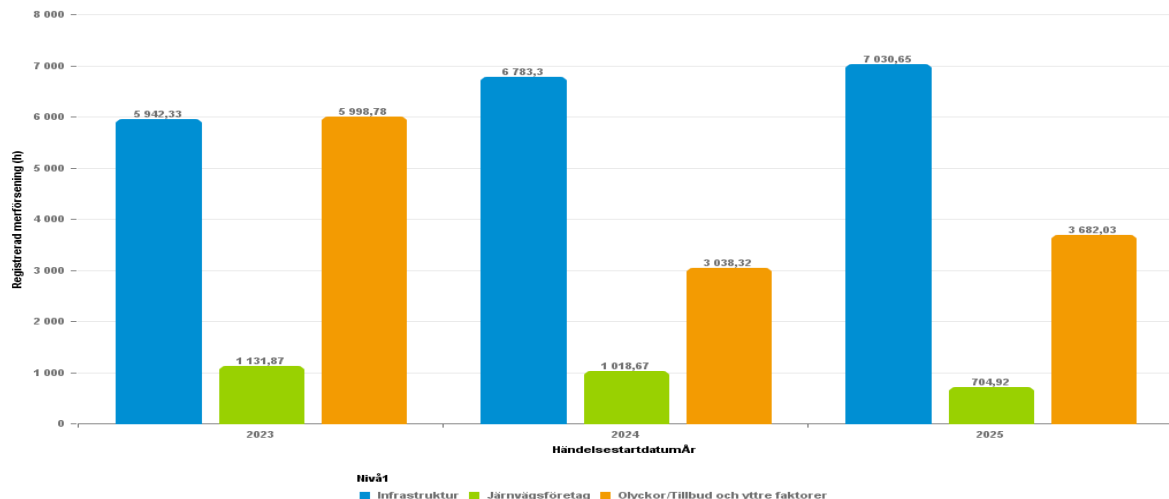
Antal händelser

Diagrammet visar samtliga antal händelser kopplat till koder från väderberedskap där järnvägsföretag och olyckor och tillbud visar en positiv trend. Antal rapporterade händelser för infrastruktur ökar.



Merförseningar

Diagrammet visar samtliga merförseningar kopplat till väderberedskapskoder, där järnvägsföretagen visar på en bra trend medan olyckor och tillbud samt infrastruktur går åt andra hållet.



Vädersammanfattning juni månad

Juni 2025 präglades framförallt av lågtryckstrafik med blåst, regn och skurar i framförallt i Götaland. Under korta perioder växte högtryck in och stabiliserade väderläget. Midsommaraften blev på många håll en solig historia, men under midsommarhelgen berördes landet också av regn och skurar. Redan innan sommaren startade var det mycket torrt i en stor del av landet vilket redan i inledningen av sommaren vara utmanande.

Sammantaget blev juni 2025 tämligen normal vad gäller temperatur (i jämförelse med normalperioden 1991–2020). Men eftersom många junimånader på senare tid har varit varmare än normalt var det ändå på många håll den kyligaste juni månaden sedan 2015 och 2017. Det åskrikaste dygnet under månaden var den 23 med 1206 blixurladdningar då ett par frontsystem passerade österut över landet. Allra mest urladdningar noterades då i östra Götaland.

Varmare luft etablerade sig över landet i samband med ett högtryck som växte in från den 11 juni och den 14 och 15 juni med höga temperaturer i nästan hela landet. Den 15 var också dagen då årets dittills högsta temperatur i landet uppmättes med 29,9° i Målilla i Småland. När högtrycket sedan bröts ner fördes också portioner med svalare luft in över landet. Den 15:e kom åter ett lågtryck i norr med mildare temperaturer här. Andra delen av månaden höll sig temperaturerna över det normala.

Under en kallfrontspassage den 28 rapporterades om tromber i trakterna kring Torsby och Hagfors (Värmland) med nedfallna träd som följd. Den 29 juni blev det mycket blåsigt i samband med skurar över södra Norrland och östra Svealand. Det rapporterades om flertalet nerfallna träd.

Vädersammanfattning juli månad

Juli 2025 blev i mellersta och nordligaste Norrland främst ihågkommen genom den soliga och mycket långa värmeböljan från den 10 juli. Även i södra Sverige var det en varm juli men lite ostadigare. Mycket av nederbörden föll i form av

regnskurar. I samband med ovädret Karl-Heinz den 28–29 juli fick många platser minst en halv normal månads mängd på bara ett dygn.

Den 1 juli täcktes södra Sverige av mycket varm luft medan det var ostadigare längre norrut med nattfrost på flera ställen. Den 3 juli passerade ett intensivt lågtryck med sitt centrum över Svealand. I samband med lågtrycket var det mycket blåsigt med trädfällning och strömbavbrott i bland annat Stockholmsområdet. Den 4 juli gav högtrycket lugnare väder. 5 juli närmade sig ett nytt lågtryck från Sydnorge och ett omfattande regnområde drog in över främst södra Sverige, för att fortsätta vidare norrut. I samband med detta föll stora regnmängder i Västergötland som fick 80 mm och Sörbytorp i Närke 67,7 mm. Den 10 juli bjöd på likartat väder men i norra Sverige och inleddes en mycket lång värmebölja med dagstemperaturer över 25° men över 30° på flera håll. I söder var det fortfarande molnigt och ostadigt och åskväder. Det skulle sedan följa ytterligare ett antal tropiska nätter i landet under månaden. Upp till sydligaste Norrland förekom fortsatt delvis kraftiga regn- och åskskurar. Den 15 juli var det i stort sett likartat väderläge även om zonen med högsommarvärme försköts något söderut. Över Götaland och Svealand var det fortsatt kraftiga åskskurar. I Skåne föll stora mängder regn, upp till 56,6 mm under dygnet. I Göteborg drabbades man av översvämningar. 16 juli var det ett likartat vädermönster. Medan Storlien-Storvallen i Jämtlandsfjällen tangerade sitt värmerekord med 30,0°, så gav kraftiga regn- och åskskurar 86,2 mm i Källsjö i Halland och 70,5 mm i Stångsmåla i Småland. Den 17 juli utbredde sig högtrycket även över södra Sverige med mest bara lokala skurar. 19 juli rådde dagstemperaturer kring 30° i alla landsdelar, men det bildades även en del kraftigare åskskurar över mellersta Norrland. Den 21 juli började högtrycksinflytandet försvagas i södra Sverige och i stället närmade sig ett lågtryck. Det innebar ökad molnighet och efterhand lokalt regn vid främst västkusten. Den 22 juli hade lågtrycket kommit in över Götaland och regnskurar förekom upp till sydligaste Norrland. Som mest rapporterades 66,3 mm i sydligaste Skåne. I norr fortsatt mycket varmt med upp till 32,5°. 23 juli gav lågtrycket fortsatt kraftiga skurar i södra Sverige med som högst 51,9 mm i södra Småland. I Norrland fortsatt över 30° på många håll. 24 juli kulminerade den nordsvenska värmen med 33,6° vid Skellefteå flygplats. Detta följdes av en åskfront med sammanlagt över 10 000 blixregistreringar över landet. Från flera håll i Norrbotten och norra Lappland kom rapporter om tromber eller fallvindar med trädfällning. Även i södra Sverige förekom kraftiga åsk- och hagelskurar, Bjursås i Dalarna rapporterade 70,2 mm. 26 juli var det södra Norrland som upplevde de kraftigaste skurarna med som mest 76,2 mm i Torpshammar i Medelpad. Norra Norrland fick ytterligare några dagar med temperaturer runt 30°. Även söndagen blev en ostadig historia med regn- och åskskurar i framför allt norra halvan av landet. 28 juli täcktes Sverige återigen av högsommarvärme. I nordöstra Norrland förekom kraftiga åskskurar. Samtidigt närmade sig ett lågtryck, Karl-Heinz. Tillhörande kraftiga och omfattande regnområde nådde in med början över Gotland. Där fick Sanda 109,7 mm, vilket blev månadens största dygnsnederbörd i landet. 29 juli fortsatte lågtrycket vidare norrut med stora regnmängder i framför allt ostkustlandskapen. Som mest fick Ramsjö i nordvästra Hälsingland 72,6 mm. I nordkanten av Karl-Heinz förekom åskskurar som gav 69,4 mm i Norrbotten. Från Stugsund söder om Umeå rapporterades en tromb som fällde ett antal träd. Bakom lågtrycket fick södra Sverige tillfälligt rätt soligt den 30 juli samtidigt som regnvädret

avvecklades över nordvästra Norrland. Från västra Dalarna rapporterades ett stort antal fällda träd i samband med fallvindar ur bymoln. I norr fortsatt varmt och dagstemperaturen nådde åter över 30° på en del håll i Norrbotten, som mest 32,1° i Överkalix-Svartbyn.

Vädersammanfattning augusti månad

Månaden inleddes så som juli avslutades med mycket varm luft i Norrland och extrema åskoväder. Efterhand påverkades landet av svalare luft vilket gav många dagar med för årstiden kallt väder. Undantaget var ett par dagar i mitten av månaden med höga temperaturer. Lågtrycket Floris som dominerade väderläget den 5–6 augusti förde med sig ostadigt väder med regn och blåst. Månaden var i genomsnitt nederbördsfattig i stort sett i hela landet. Meteororologisk höst hade anlänt till stora delar av Norrland och norra Svealand innan månadens slut.

Månaden inleddes med 18 870 st blixregistreringar i Sverige. De flesta registreringarna det här dygnet var över Norrland, särskilt norra Norrland, men även över västra Götaland. Under de två påföljande dygnen var det också hög åskaktivitet med 4 292 respektive 4 745 registreringar. Det var fortsatt mycket höga temperaturer, runt 30 grader i de nordligaste delarna av landet.

Ett sammanhängande lågtrycksområde gav regn i västra Svealand och delar av södra Norrland. Störst nederbördsmängd 39,3 mm föll i Storlien-Storvallen i Jämtland. Värmen höll i sig i Norrland. En kallfront som rörde sig norrut och det rådde också stor åskaktivitet i norra Lappland. Den 4 bjöd på ostadigt väder med regn och skurar i stort sett i hela landet. Natten mot den 5 rörde sig ett djupt lågtryck Floris med ett omfattande regnområde in över sydvästra delarna av landet för att under dagen röra sig längre norrut. Bakom regnområdet förekom kraftiga vindar på många håll. Den 6 dominerade Floris fortfarande vädret med blåst och regn. Svalare luft täckte nu landet, och temperaturen var betydligt lägre än under månadens inledande dagar. En högtrycksrygg gav soligt väder på många håll i landet den 8. I norra Norrland och landets västra delar var det något mer mulet väder och tidvis skurar. En kallfront passerade norrut den 10 och förde med sig ett område med skurar i norra Norrland. Nederbörd i form av skurar föll främst i Jämtland och norra Norrland där även åska förekom. I övriga landet var det mestadels högtrycksbetonat och soligt väder. Norra Sverige berördes av fronter med tillhörande moln och regn. Det rapporterades även kraftiga skurar och åska på sina håll. I Lappland blåste det 21,4 m/s i vindbyarna vilket är rekord för sommarmånaderna. I stora delar av landet rådde åskaktivitet med skurar. De största nederbördsmängderna föll i landets nordvästra delar. Det var fortsatt soligt i södra delen av Sverige den 18.

En kallfront som passerade den 19 gav mulet väder och lokala skurar främst i östra Svealand och Östersjölandskapen. Svalare luft låg nu över Norrland och norra Svealand. Den 20 hade den svala luften nu dragit ner över hela landet. I huvudsak var det växlande molnighet och uppehåll på många håll. En för årstiden kall luftmassa täckte nu hela landet, och natten mot den 21 bjöd på enstaka minusgrader i Norrbotten och norra Lappland. Det kyliga vädret höll i

sig även den 22. Det var fortsatt ostadigt väder med skurar som i Götaland och Svealand hade inslag av åska.

Den 24 bjöds det på fortsatt svalt och ostadigt väder. I Götaland var det något mindre molnighet. På sina håll var det blåsigtt väder. Nästföljande dag den 25 bjöd på likartat väder med mindre skuraktivitet och svagare vindar. Temperaturen var fortsatt blygsam för årstiden.

Ett lågtryck från nordväst med tillhörande frontsystem gav skurar i Götaland och östra Svealand. Den 28 mattades skurarna av och det var mestadels uppehållsväder och något högre temperaturer. Moln dominerade den 29 med skurar främst i södra halvan av landet. Under natten och morgonen den 30 var det dimma på flertalet platser i landet.

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 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.

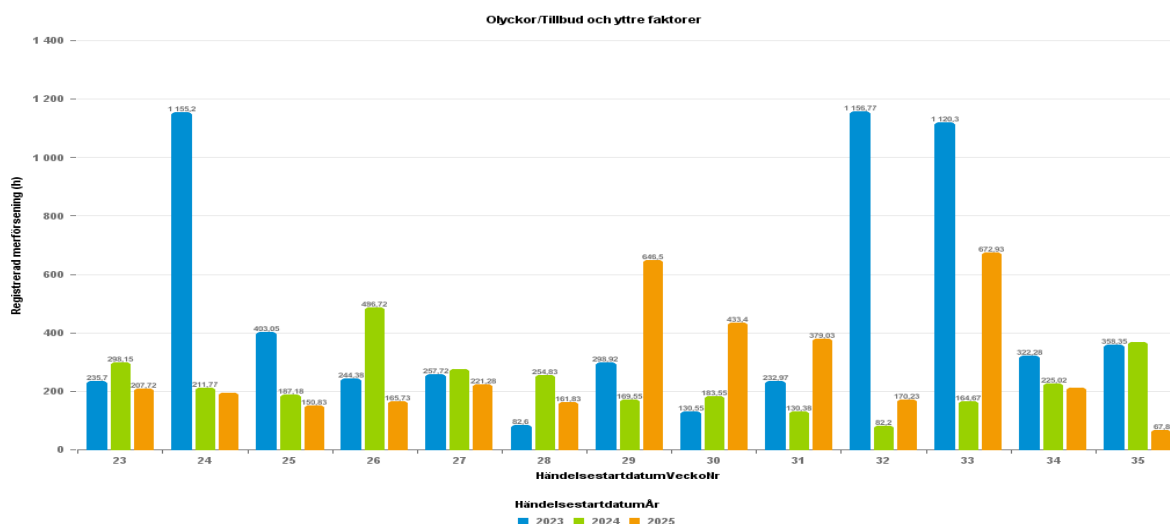
Prognoserna från SMHI och andra väderdata är åtkomliga i IT-systemet VViS Presentation. Medarbetare inom Trafikverket och entreprenörerna ansöker om behörighet via Trafikverkets användarstöd IT. Entreprenörer använder VVIS och andra annan tillgänglig information för att vara uppdaterade om risker kopplat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

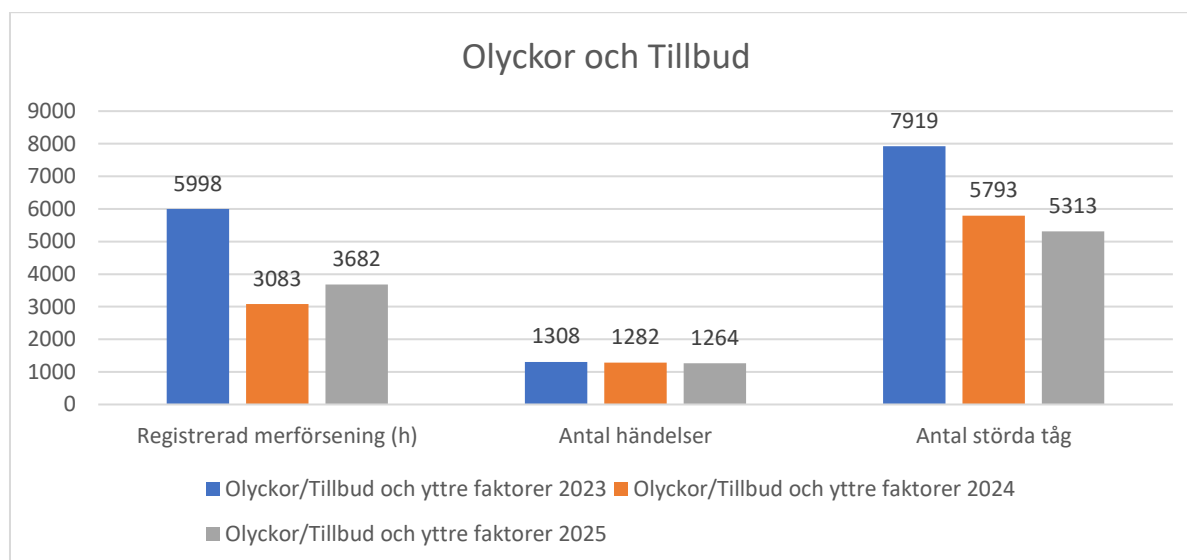
Extremväder i form av värme med torka och brandrisk som följd leder ofta till påverkan på de arbeten som utförs i kontrakten. Extremväder kan innebära att vissa åtgärder inom felavhjälpning inte kan utföras på grund av arbetsmiljöskäl eller att vissa delar i anläggningen inte går att åtgärda under vissa 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

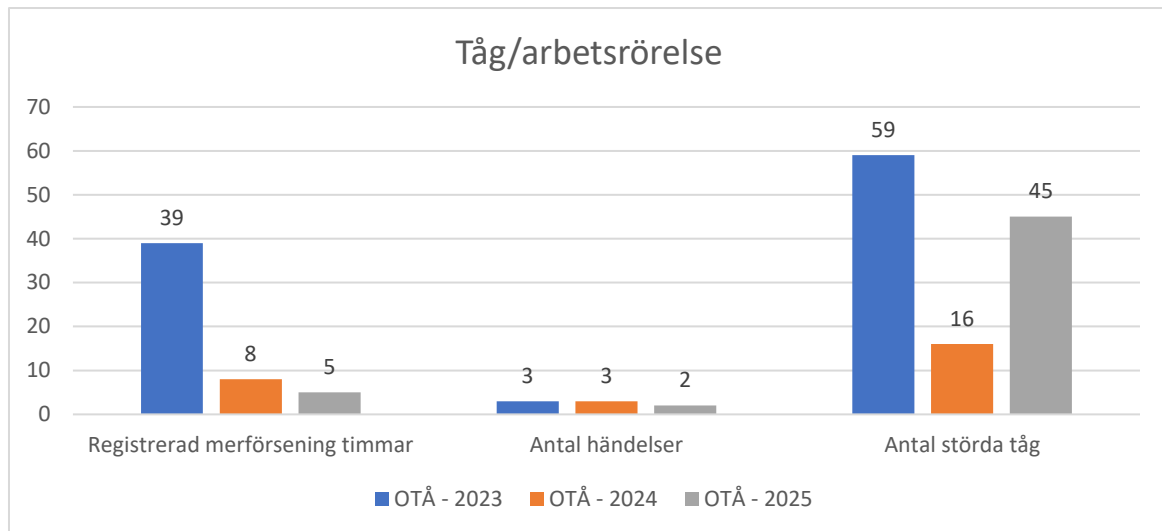
Merförsening per vecka Inledningen av sommaren visade på en positiv utveckling. Det är tydligt att sommarens varma och torra period tog över händelserna från vecka 29. De 10 största händelserna stod för 50% av merförseningarna under de följande 5 veckorna. Blixtnedslag i anläggningen var den största anledningen följt av plankorsningsolyckor/uppkörd växel och urspårning.



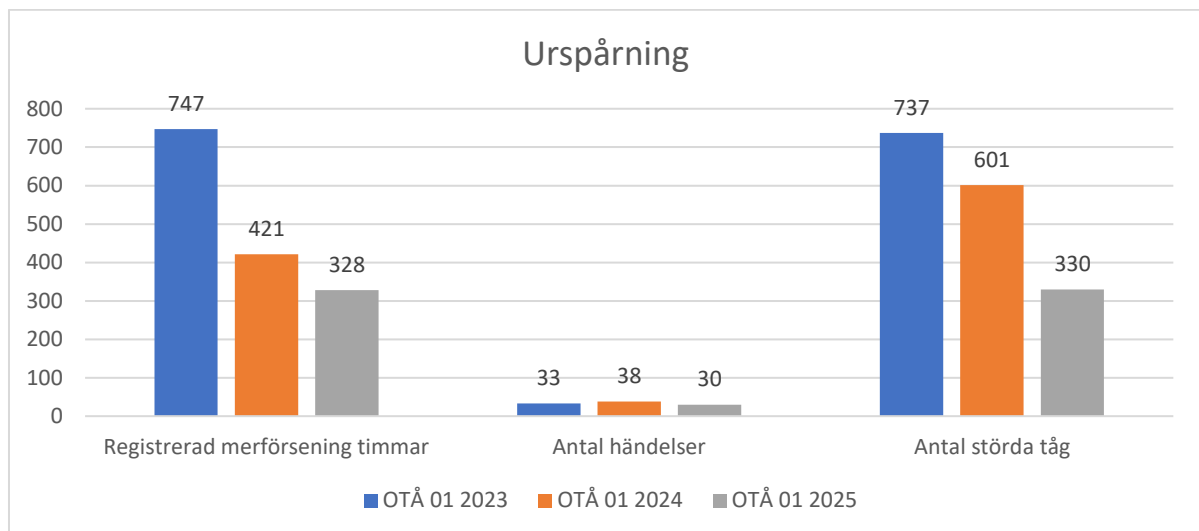
Olyckor och tillbud samt yttre faktorer Antalet händelser och antal störda tåg har minskat och visar en positiv trend. Merförseningar har gått åt andra hållet. Obehöriga i spår ingår inte i uppföljningen.



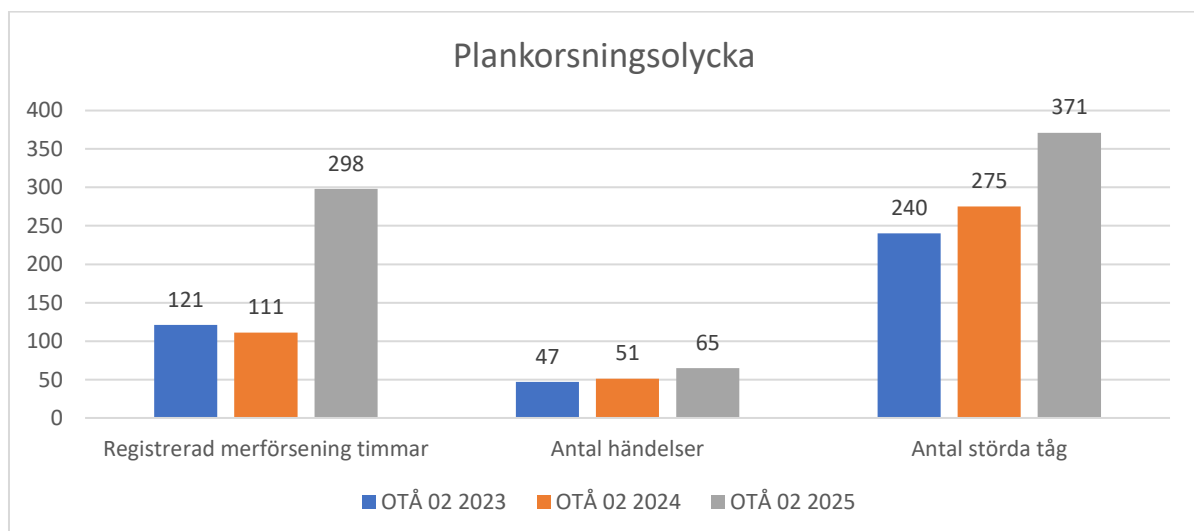
Tåg/Arbetsrörelse Koden används vid olycka, tillbud med tåg eller arbetsrörelse. Mindre antal händelser än tidigare år. Oftast sker dessa på bangårdar och påverkar inte merförseningar i någon större omfattning.



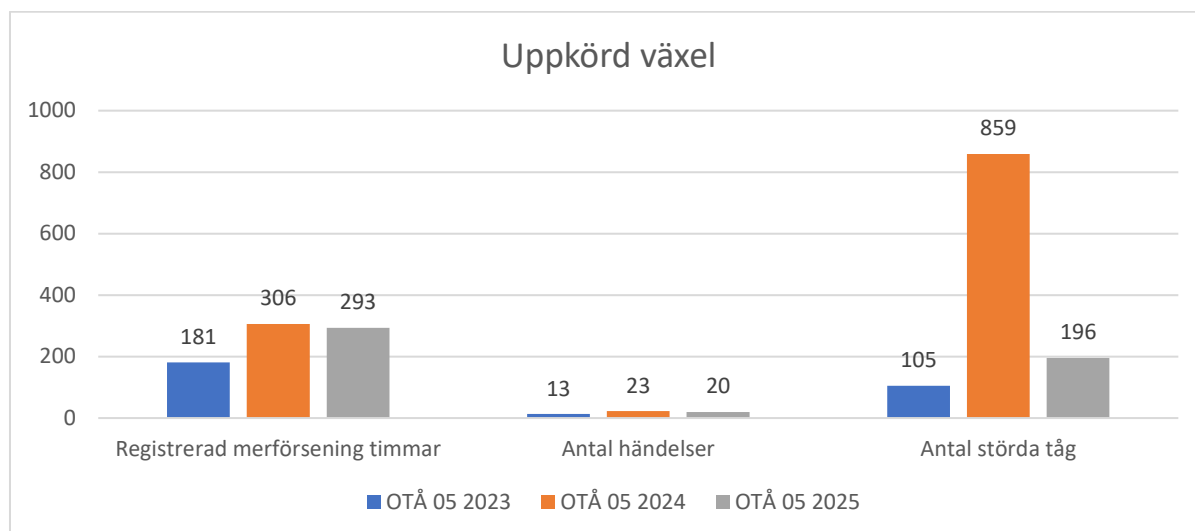
Urspårning/Kollision har en markant förbättring skett jämfört med tidigare och har en positiv trend. Koden används vid sammanstötning mellan rälsgående fordon.



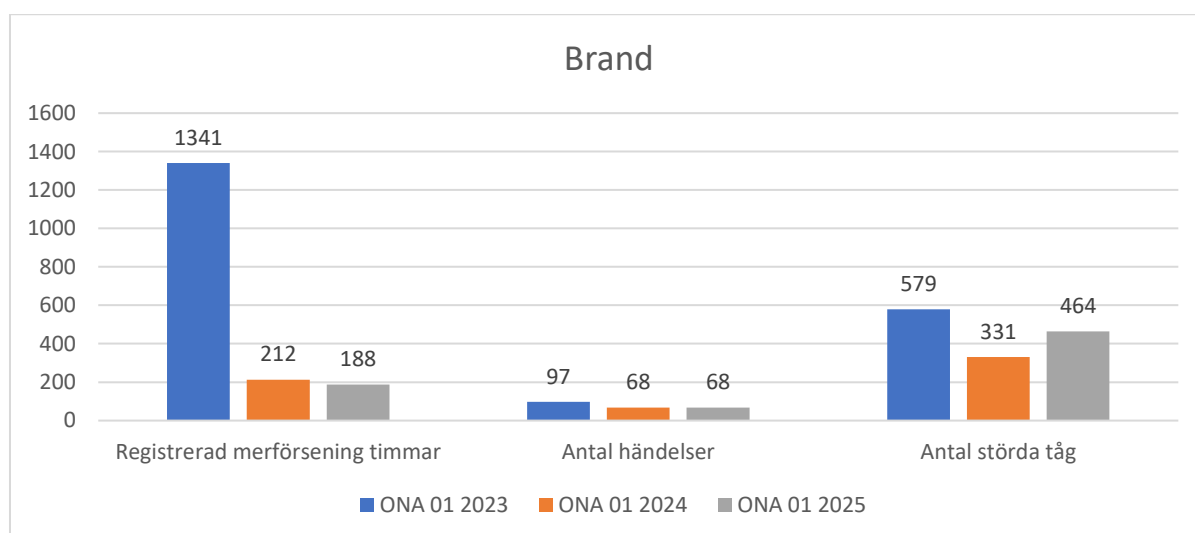
Plankorsningsolycka har det skett en markant ökning jämfört med tidigare år. En händelse vid Holmån den 15 augusti stod för 50 procent av merförsening.



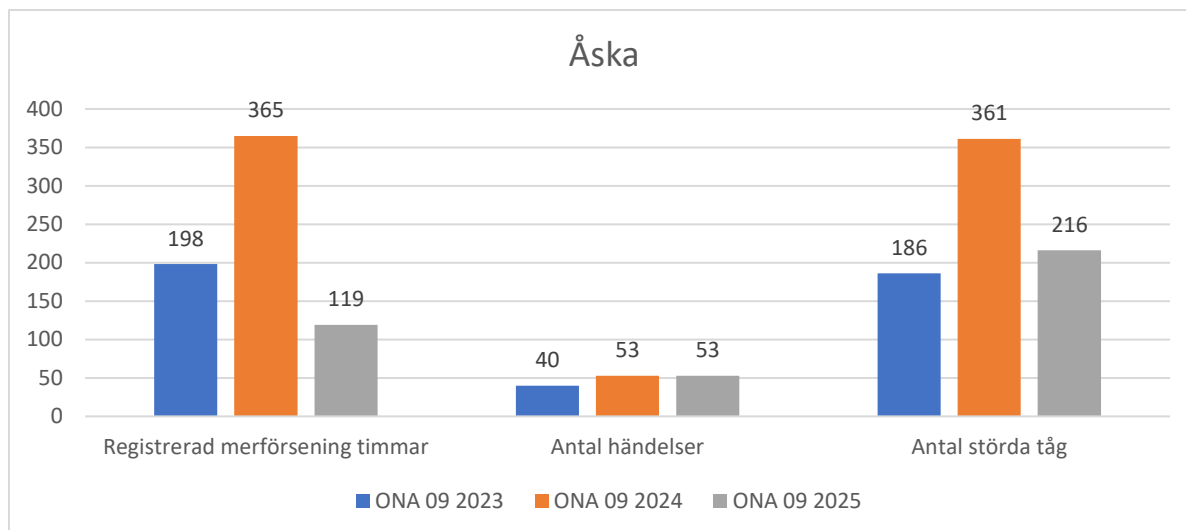
Uppkörd växel visar en markant förbättring jämfört med sommaren 2024. 4 st händelser stod för 200 timmar merförsening.



Brand Värt att nämna är att bränder i banvall under sommaren inte förekommit i någon större skala som påverkat trafiken, vilket visar att förberedelserna och arbete med risker kring bränder gett ett gott resultat. 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. Händelserna med störst påverkan handlar om bränder i byggnader i närheten av spår, som brandförsvaret stänger av för att arbeta säkert.

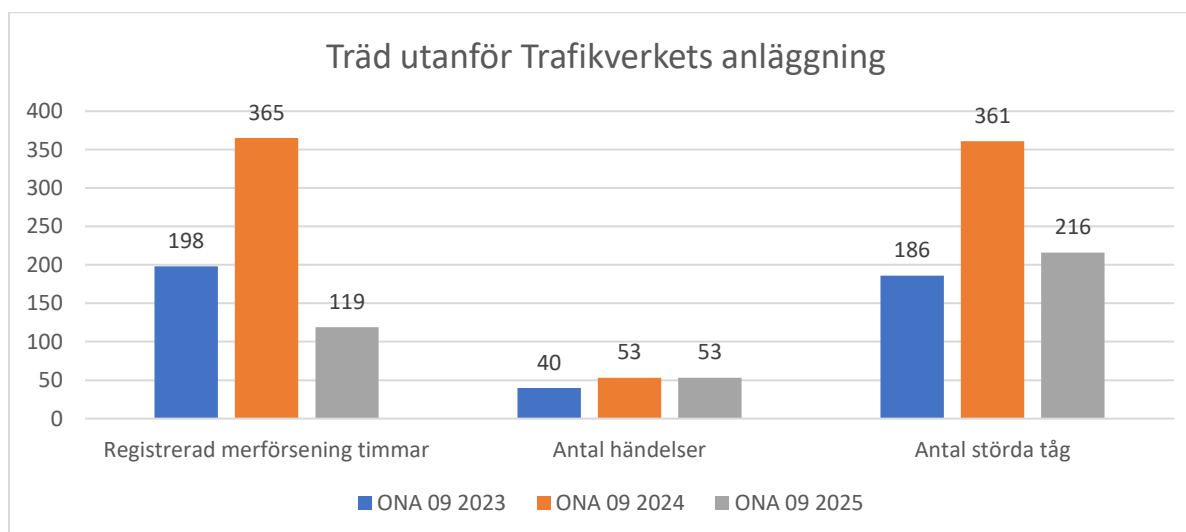


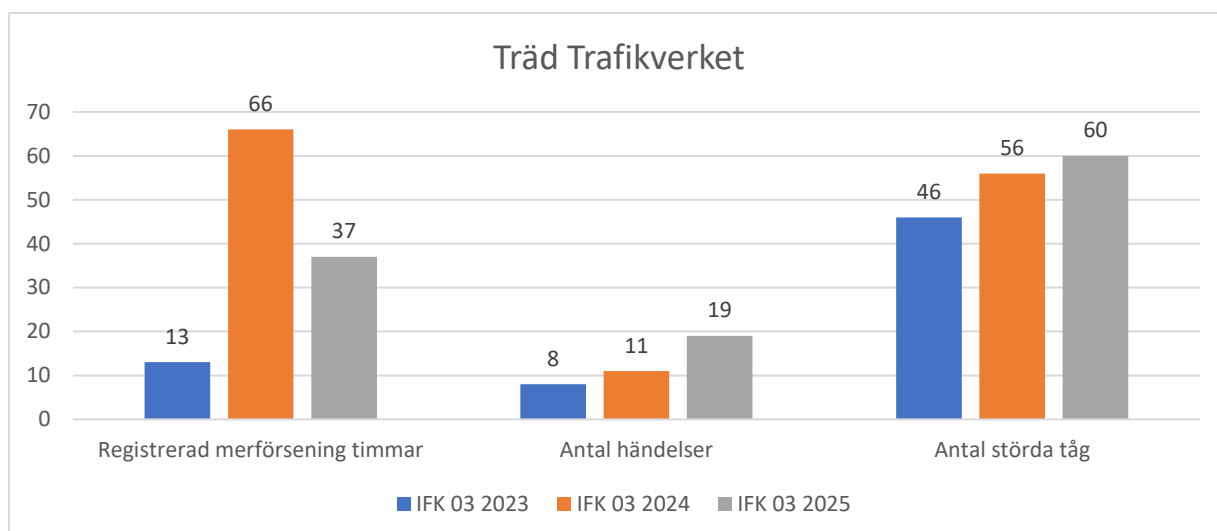
Åska har förekommit ovanligt mycket under sommaren. Trots omfattningen har järnvägen hållit emot bra. Under juli månad var det endast två dygn, den 1 och 8 juli som var helt utan blixregistreringar i Sverige. Åskovädren "snurrade" runt främst mellersta Sverige och drabbade totalt 20 orter invid järnvägen den 16 juli, vilket troligen är ett all time high i järnvägshistorien och fick stor uppmärksamhet i media. Blixtnedslagen har under sommaren även varit ovanligt starka i hela landet. Fler blixtar än någonsin tidigare har uppmätt stark blix: 100 miljoner volt, 150 000 ampere mot normala blixtar: 30 miljoner volt, 20 000 ampere.



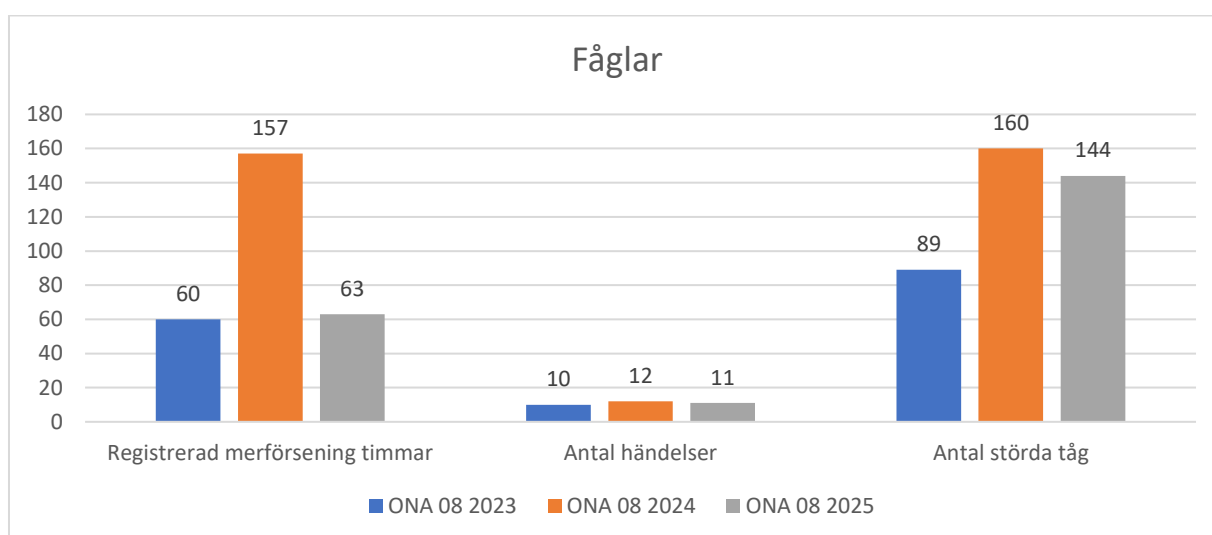
Träd Orsakskod träd delas i 2 olika koder. IFK 03 Trafikverket anses ha orsakat avtalsparten skada genom vållande om skadan orsakats av träd på Trafikverkets fastighet, eller på mark som omfattas av vegetationsröjningsservitut. ONA 09 mark som inte omfattas av vegetationsröjningsservitut på trädsäkrade järnvägssträckor.

- Naturreservat, 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 vilket har hänt under 2 tillfällen under sommaren.



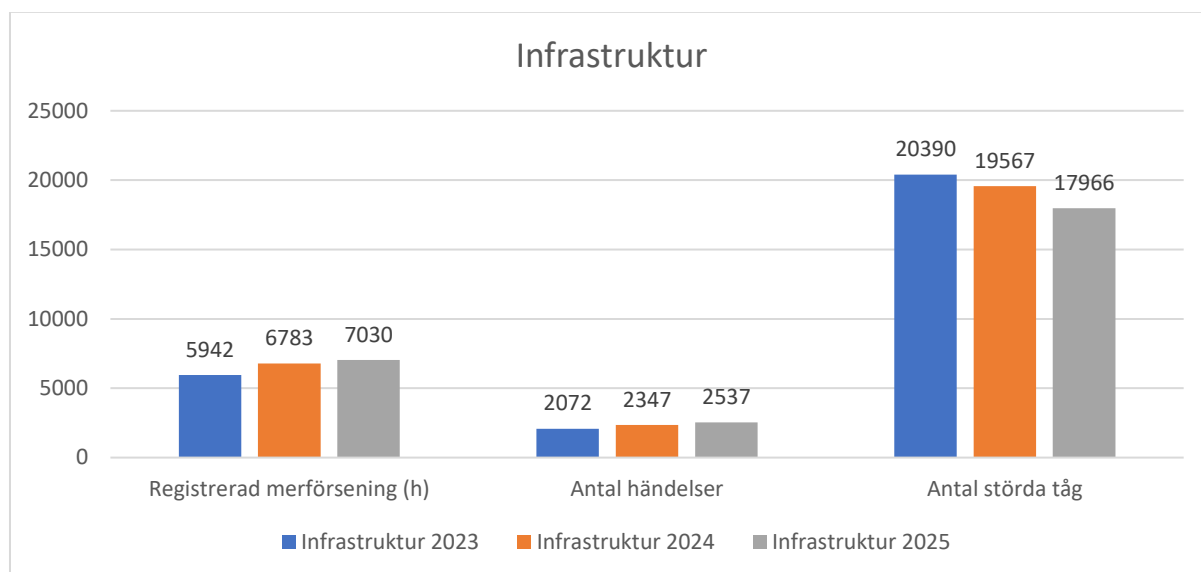
Solkurvor Perioden har bjudit på riktigt varma dagar och under längre perioder. Sedan 2020 finns det en rutin som innebär att hastigheten sänks på vissa särskilt utsatta bandelar när höga temperaturer förväntas. Rutinen uppdateras inför varje sommar och utvärderas löpande. Det är idag för tidigt att 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. Trafikverket arbetar med förslag på att förebygga risker för solkurvor. Resultatet av analyserna kommer att ge förutsättningar för att planera och utföra åtgärder i syfte att minska risken för solkurvor.

Uppföljning Infrastruktur

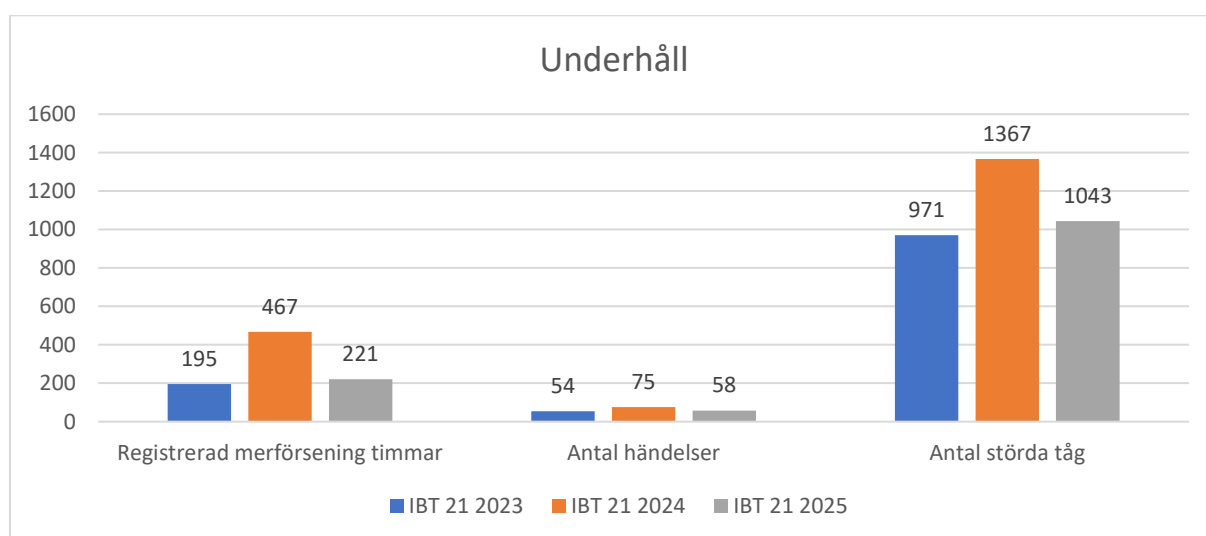
Koderna kopplade till infrastrukturen som påverkas av väder.

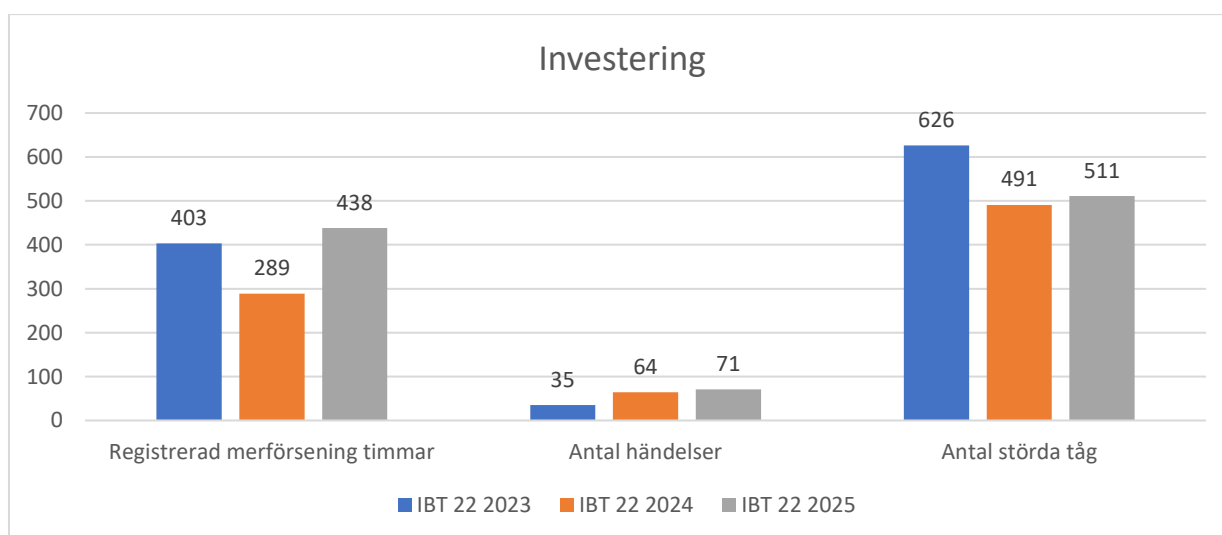
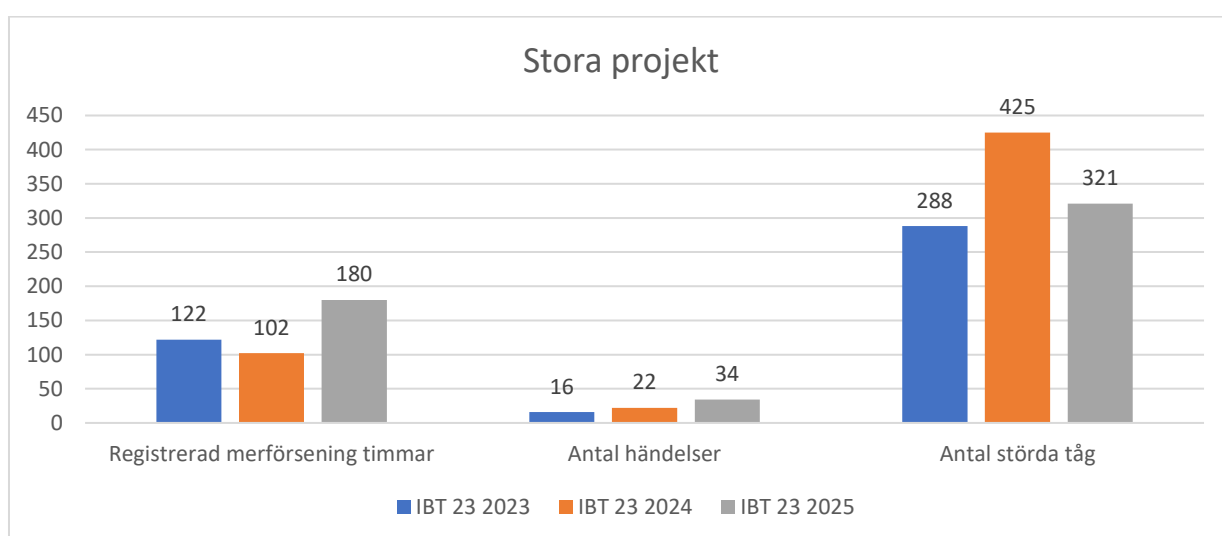
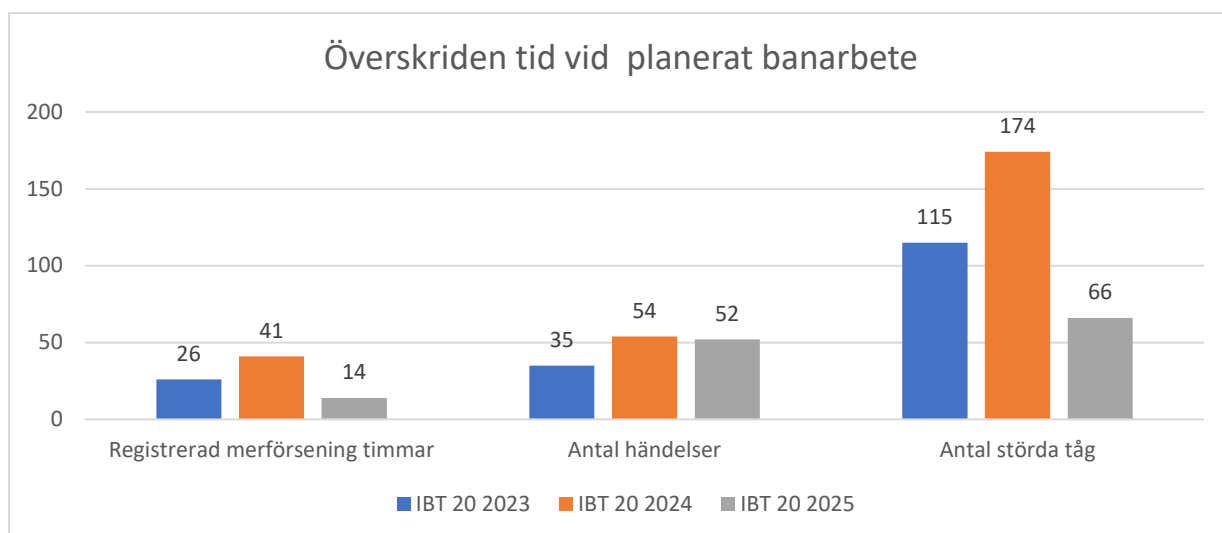


Banarbeten IBT koder

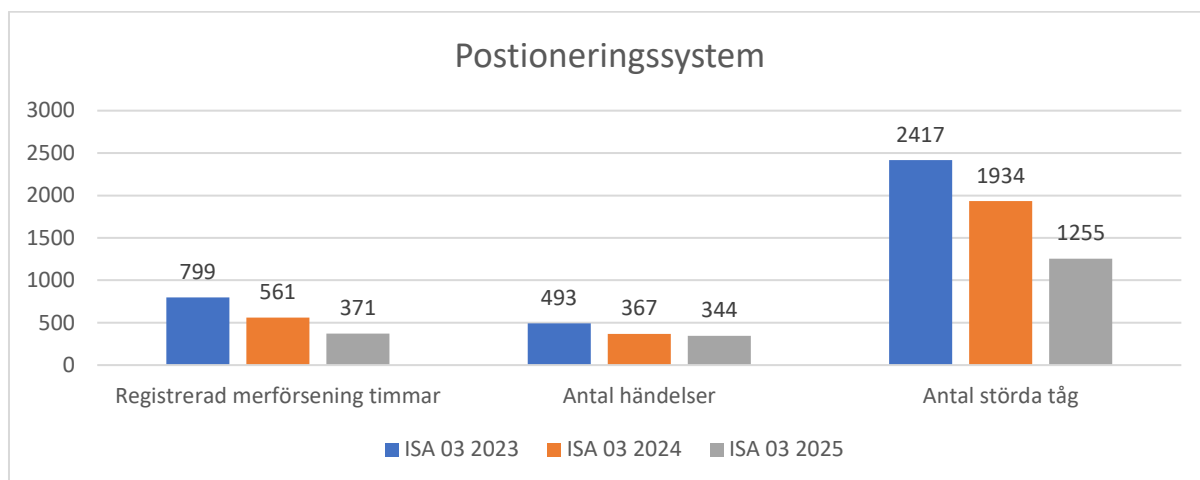
Planering kring banarbeten har samtliga koder summerats i rapporten och de 4 med störst påverkan redovisas. Cirka 1 700 planerade avstängningar för trafikpåverkande banarbeten finns med i tågplanen under 2025 och fler större arbeten ingår jämfört med föregående tågplan, har händelser minskat jämfört 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.

Sammanlagt 14 116 ansökta tåglägen 2025 jämfört med 13 065 tågplanen 2024 har planerats in under sommaren. Ansökningarna kommer från 53 olika aktörer, en ökning jämfört med de senaste två åren.

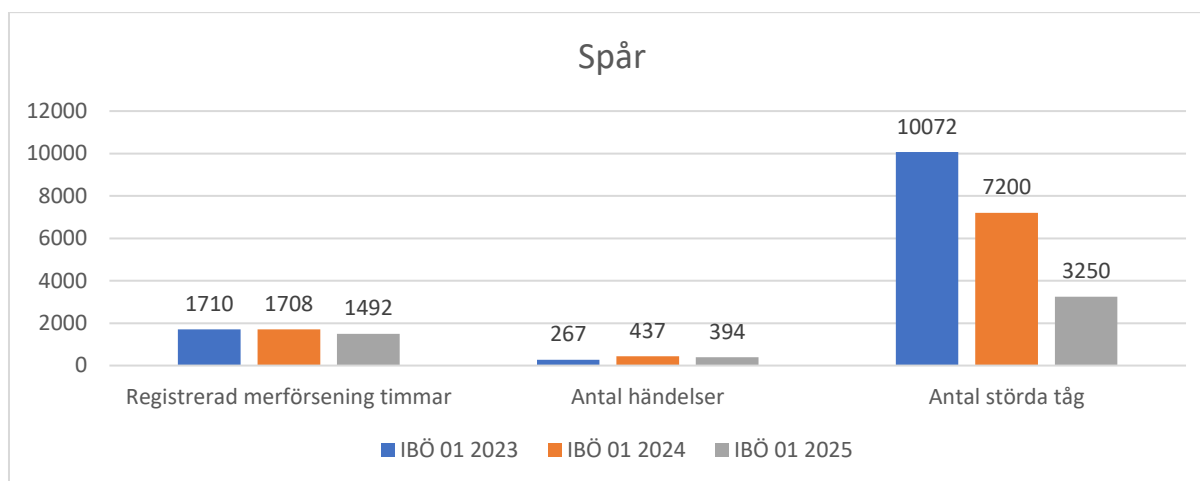




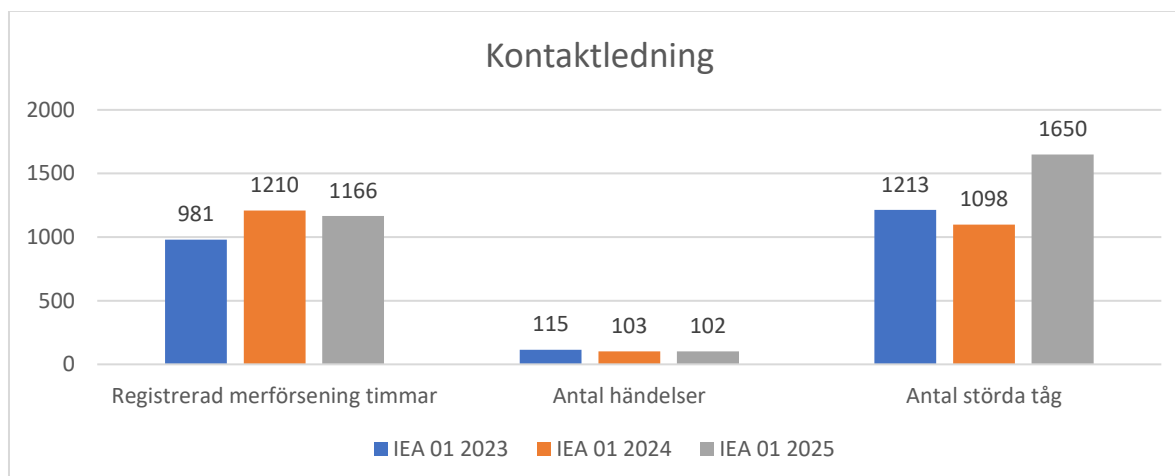
Positioneringssystem Antal fel minskade från en förhållandevis hög nivå och visar en bra trend.

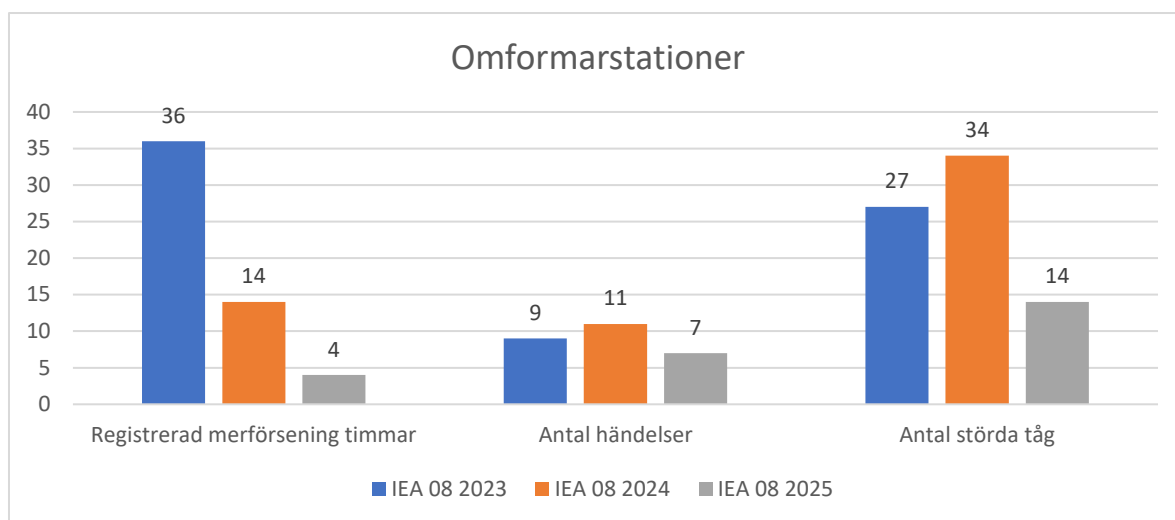


Spår Nivå 1 visar en tydlig nedgång på anmälda fel i spår. Koden är bred och omfattar allt som rör spåret. Av 394 st rapporterade händelser är solkurva angiven i koden vid 39 tillfällen. En utförlig rapport kring solkurvor kommer efter sommaren.



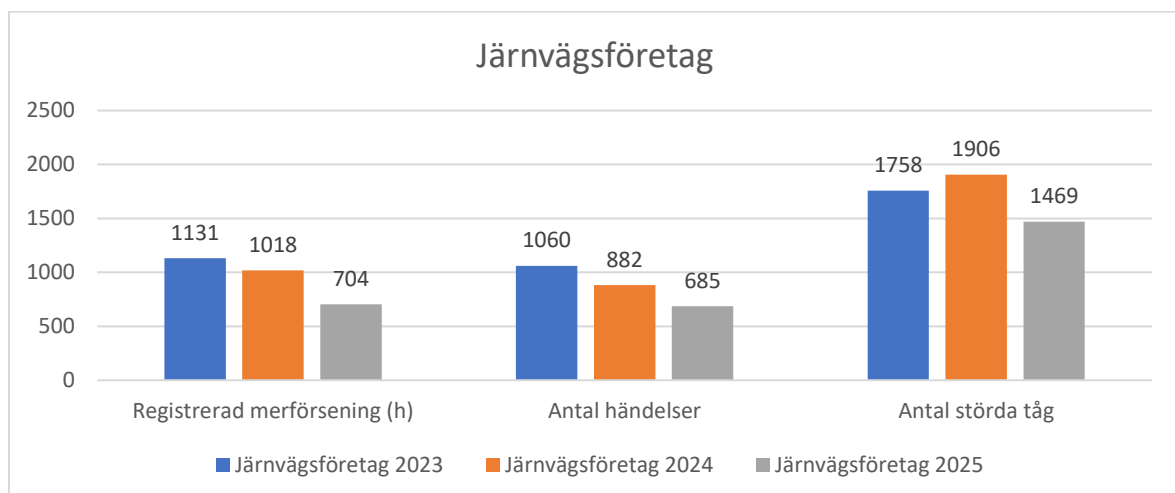
Kontaktledning nivå 1 visar en uppgång i antalet antal påverkade tåg. I övrigt ligger utfallet på en jämn nivå. Omformarstationer visar en bra trend.



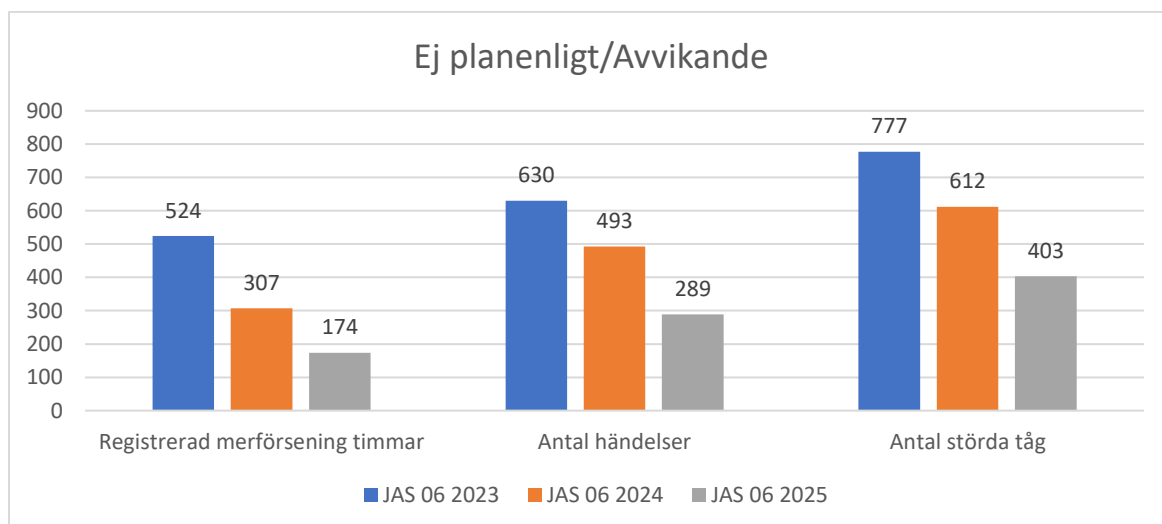


Uppföljning Järnvägsföretag

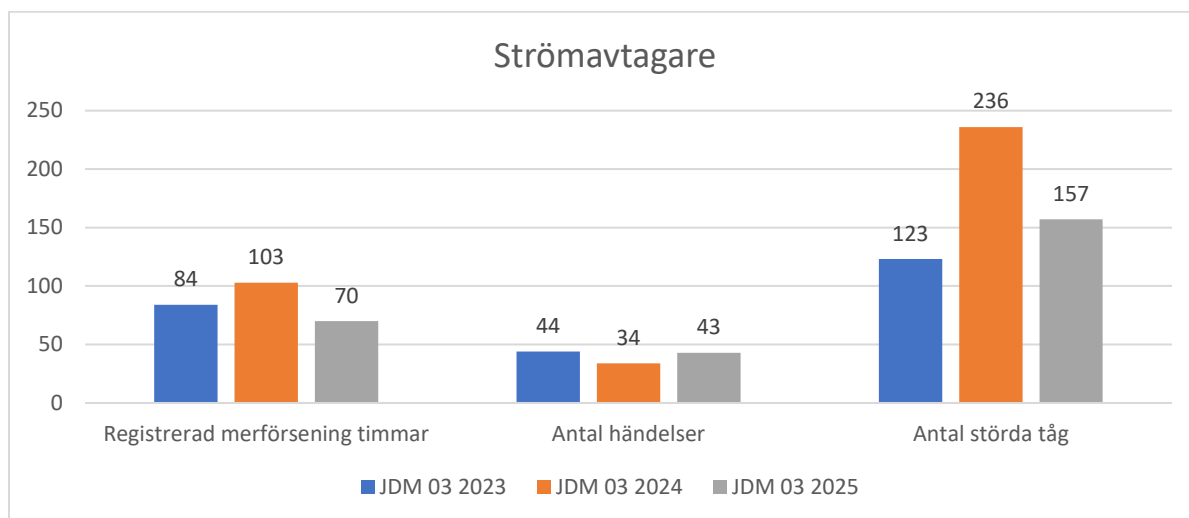
Järnvägsföretagens koder kopplat till väderpåverkan fortsätter åt rätt håll. Trafikvolymerna fortsätter att öka med fler ansökningar från 53 olika aktörer om tåglägen.



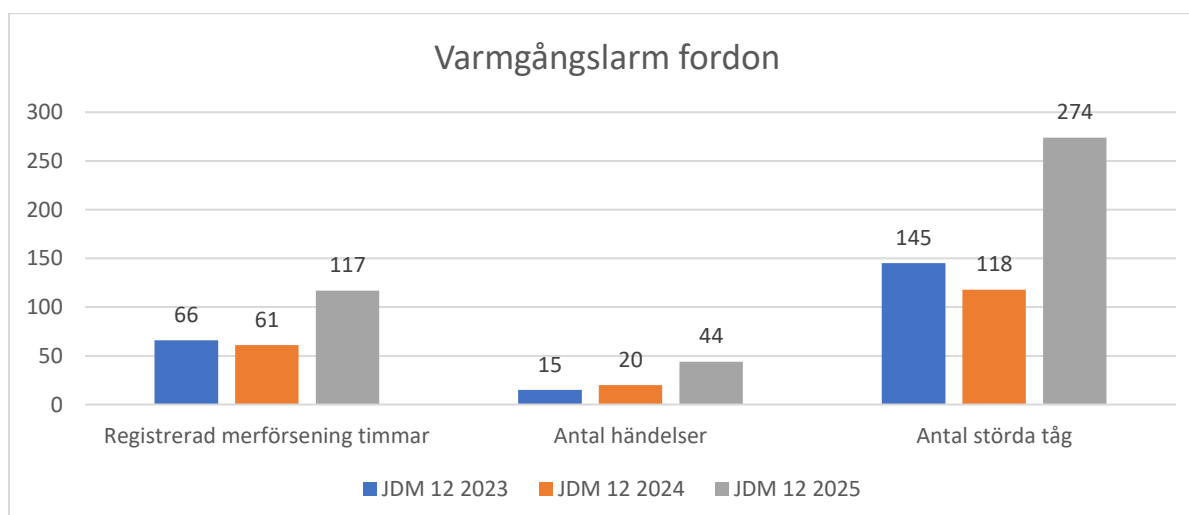
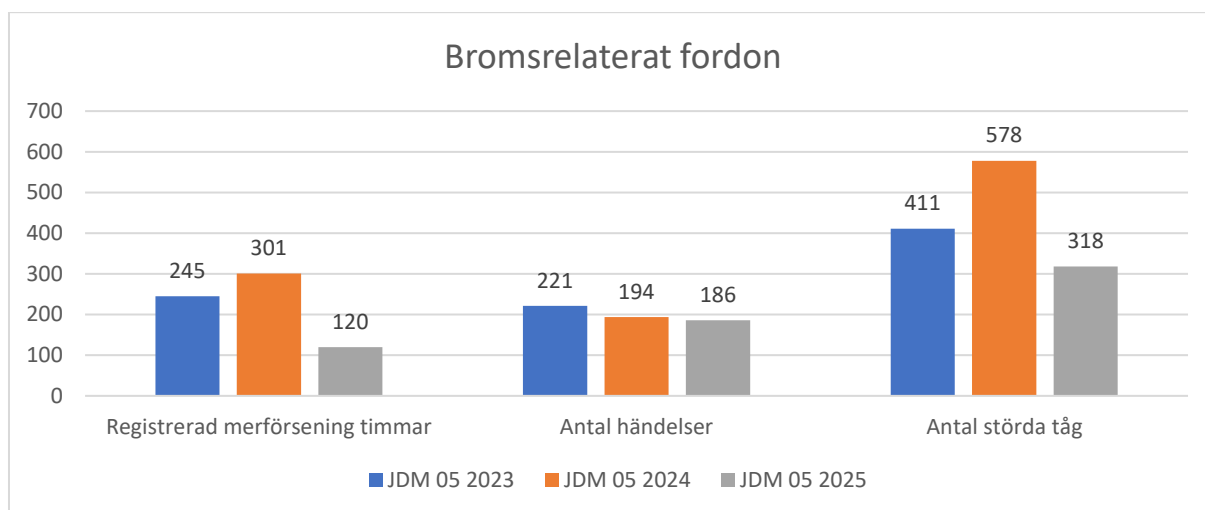
Avvikande planerad längd/vikt/hastighet Antal händelser i samtliga koder visar på en bättre planering.



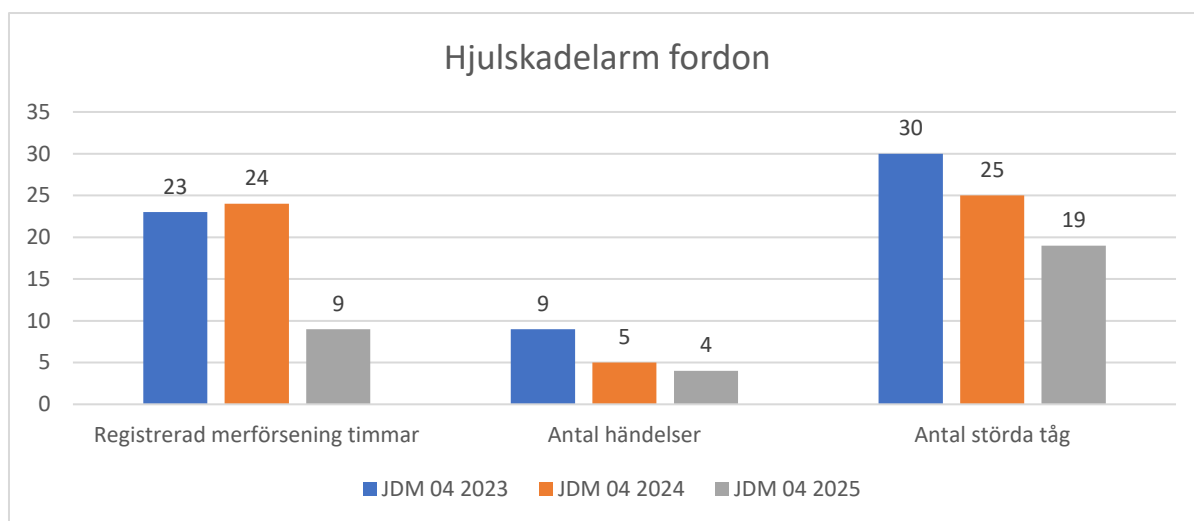
Strömavtagare Tyvärr har antalet ökat men störningar har sjunkit jämfört med sommaren 2024.



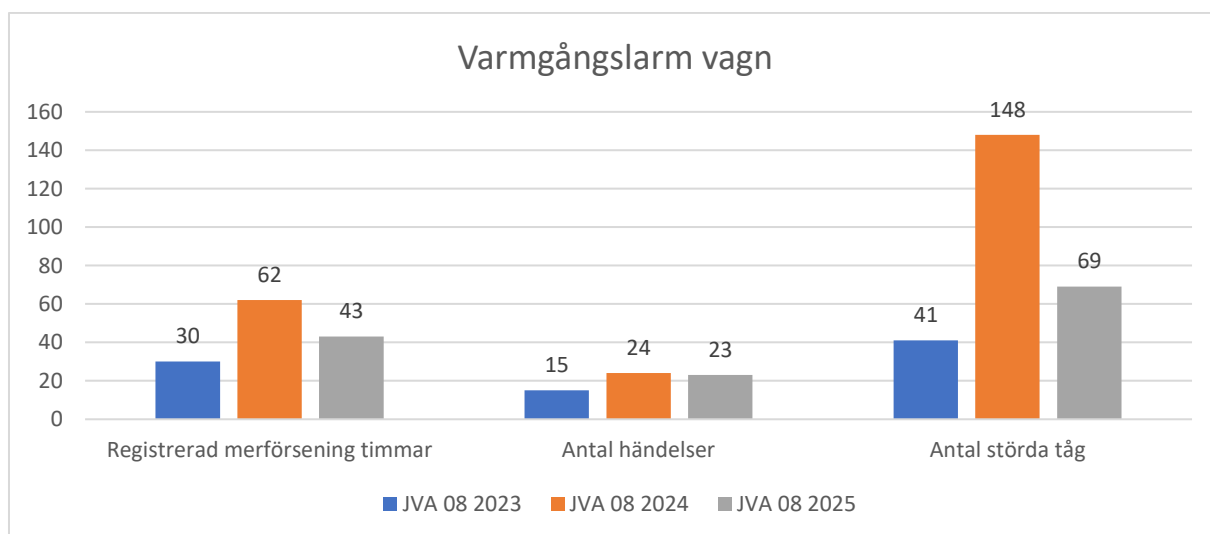
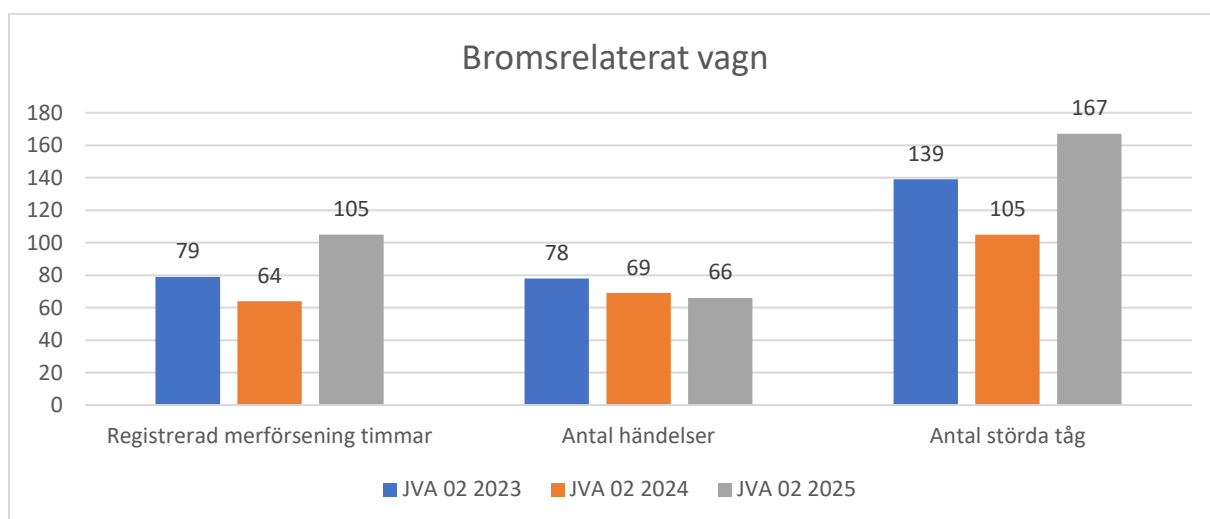
Bromsrelaterade fel har en positiv utveckling de senaste åren. Det har varit stort fokus på detektorövervakning under sommaren för att i ett tidigt skede hindra uppkomsten av gnistor från fordon och vagnar för att undvika bränder.

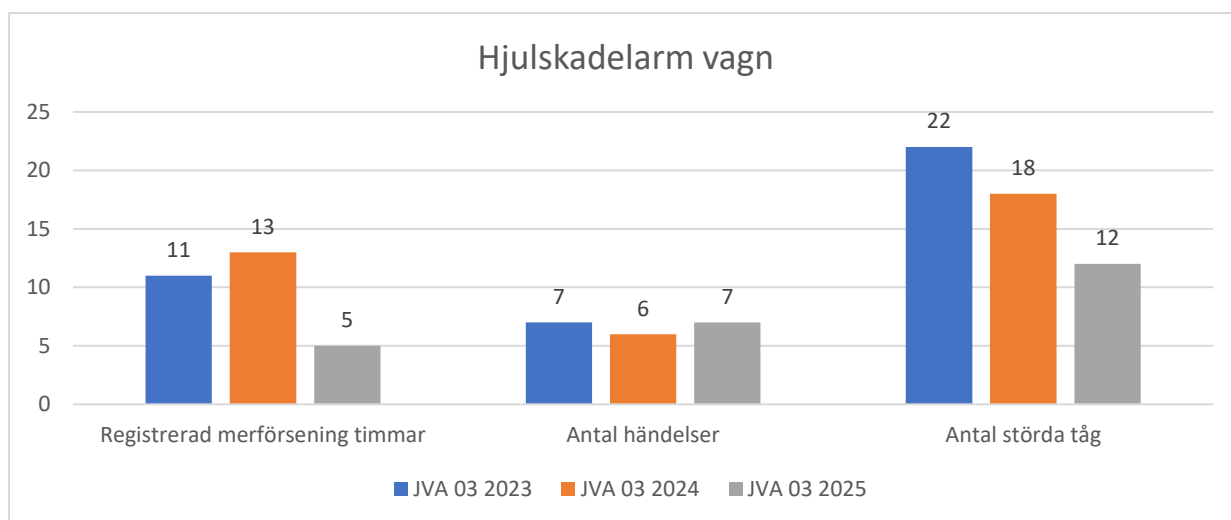


Hjulskadelarm fordon visar en positiv trend dom senaste åren.



Vagn Bromsfel/Varmgångslarm/Bromsfel ligger kvar på en förhållandevis jämn nivå kopplat till merförseningar och störda tåg.





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.

Förtydliga beredskapsnivåer kopplat till 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.

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.

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 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.

Brand

- 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. En positiv sideeffekt med avbränning är att det även gynnar hotad flora och fauna.
- Sätta upp rutiner och utbildning kring användning av vattenvagnar tillsammans med projekt och brandmyndigheter.
- Samtliga större projekt och på gemensamma branschmöten har brandrisk och andra risker kring väder 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 regional 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.

- 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 information och 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 rälstemperatur 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 frågor kring beredskapsplanens framtagande kontakta författaren av detta dokument.