

RAPPORT

Uppföljningsrapport

Väderberedskap Sommaren 2026,
Järnväg



Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Uppföljningsrapport väderberedskap sommaren 2026, järnväg

Författare: Sören stark UHjsb

Dokumentdatum: 2026-08-25

Kontaktperson: Stark Sören, UHjsb

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

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

trafikverket.se

Regioner

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



Bakgrund, metod och mål

Bakgrund

Trafikverket tar kontinuerligt fram årstidsstyrda väderberedskapsplaner för järnvägen utifrån ett specifikt regeringsuppdrag. Syftet är att proaktivt förebygga samt minimera årstids- och väderrelaterade risker i järnvägsinfrastrukturen. Denna rapport sammanfattar och redovisar utfallet för sommarperioden 2026, med ett särskilt fokus på identifierade utvecklings- och förbättringsområden. För att möjliggöra relevanta jämförelser med tidigare år används ett antal specifika orsakskoder (däribland ONA-koder) kopplade till väderrelaterade händelser. Dessa koder fungerar som styrmedel för att identifiera effektiva åtgärder och reducera väderlekens konsekvenser på tågtrafiken. Meteorologiska data och vädersammanfattningar har tillhandahållits av SMHI.

Metod

Rapportens underlag bygger på en bred informationsinsamling från branschens aktörer, däribland underhållsentreprenörer (via Trafikverkets regioner), järnvägsföretag och Trafikverkets egna verksamhetsområden. Statistiken har hämtats från Trafikverkets interna datasystem, primärt LUPP, baserat på de utvalda orsakskoderna för perioden. För att driva det kontinuerliga utvecklingsarbetet kring väderberedskapsplaner och uppföljning nyttjas en gemensam samarbetsyta inom ramen för branschsamarbetet *Tillsammans för Tåg i Tid* (TTT). Genom TTT identifierar Trafikverket och övriga aktörer gemensamma risker samt följer upp effekterna av vidtagna åtgärder och förbättringsförslag.

Mål och utvärderingsområden

Rapportens övergripande mål är att utvärdera effekterna av sommarens åtgärder, identifiera konkreta förbättringsförslag samt analysera den samlade hanteringen av sommarperiodens trafikstörningar. Utvärderingen fokuserar på fyra huvudområden:

- **Sommarens utmaningar till följd av väderpåverkan:** Identifiering av de specifika väderhändelser som stört verksamheten, med fokus på att synliggöra återkommande mönster och situationer som påverkat punktligheten.
- **Identifierade utmaningar och långsiktiga risker:** Kartläggning av återkommande strukturella faktorer samt resursrelaterade utmaningar som riskerar att påverka respektive aktörs verksamhet negativt framåt.
- **Förbättringsmöjligheter och erfarenhetsåterföring:** Analys av lärdomar från hanterade händelser för att omvandla dessa till konkreta åtgärder som ökar järnvägssystemets robusthet, punktlighet och kvalitet.
- **Stärkt branschsamarbete:** Dokumentation av goda exempel på lyckade samarbeten och arbetssätt, samt framtagande av konkreta förslag på hur samverkan mellan Trafikverket och järnvägsbolagen kan stärkas övergripande.

Sammanfattning: Sommarens utfall 2026

Den positiva trenden kopplat till ONA koder mellan 2021 och 2025. Sommaren 2026 är inget undantag. Det proaktiva arbetet med bland annat flytt av vattenvagnar och samverkan med brandmyndigheter minskade risken för bränder efter järnvägen. Den främsta anledningen till det positiva utfallet är branschens proaktiva arbete utifrån väderberedskapsplanen. Samarbetet med MCF och räddningstjänsten har gett värdefulla insikter om varför bränder uppstår, vilket har gjort det möjligt att införa tydliga rekommendationer för arbeten och framförande av tåg under riskfyllda perioder. Som en konkret åtgärd under den varmaste perioden placerades en vattenvagn i Nässjö för att vid behov kunna bistå räddningstjänsten. Endast ett fåtal enstaka bränder i närheten av spår har registrerats i landet under sommaren. Fortsatta fokus ligger på att skapa en långsiktig samsyn kring väderberedskapsplanerna och identifiera gemensamma förbättringsområden. Genom en tät dialog året runt ska Trafikverket flytta fram positionerna samt fortsätta att vara aktiva, synliga och agerande i branschen. Tidig identifiering av meteorologiska risker är den mest kritiska faktorn för att vidta preventiva åtgärder innan verksamhetens drift påverkas. Genom att integrera väderprognoser och meteorologiska data i ett tidigt skede kan organisationen proaktivt säkra resurser, skydda tillgångar och minimera kostsamma driftstopp. För att uppnå denna proaktiva beredskap krävs en välfungerande samverkan som bygger på:

Prediktiv sårbarhetshantering: Väderrelaterade hot identifieras i god tid, vilket flyttar fokus från akuta krisåtgärder till planerade skadeförebyggande insatser. Snabbare responstid: När kritiska väderlägen uppstår möjliggör etablerade kommunikationsvägar att korrigering åtgärder kan sättas in omedelbart.

Utmaningsförståelse: Gemensam insikt om hur olika väderfenomen påverkar respektive parts unika förutsättningar optimerar det gemensamma agerandet. Detta kräver en kontinuerlig översyn av arbetssätt, verktyg och rutiner för materialförsörjning, samt ett tätt samarbete över teknikgränserna.

Bortfallet för järnvägsföretagen ökar under sommaren. För att minimera framtida störningar krävs fortsatt fokus på väderberedskapsplaner, året-runt-förberedelser och utvecklade samverkansrutiner.

Ständigt fokus ligger på att förebygga solkurvor. Efter varje sommar görs en analys av rapporterade solkurvor för att identifiera platser och sträckor med förhöjd risk. Detta underlag ligger sedan till grund för uppdaterade och tydliga riktlinjer till VO Trafik om när trafikala åtgärder ska vidtas. Särskild uppmärksamhet bör ägnas till de mycket positiva OTÅ koderna under sommaren.

Tågens punktlighet och tillförlitlighet förbättrades under sommaren 2026, trots en kraftig trafikökning och fler tågkilometer än föregående år. Framgången beror främst på ett fokus på tidig planering vilket syns tydligt i uppföljningen. Under sommaren ökade punktligheten för resandetåg och för godståg jämfört med föregående sommar. För godståg är det näst bästa utfallet sedan januari 2025 och även för resandetåg är utfallet ett av de bättre under 2025 och 2026.

Sommarens punktlighet

Juni låg punktligheten för resandetåg på 87,5 % och för godståg på 75,5 %. Andelen merförseningar som infrastrukturen orsakar låg under juni på en något högre nivå än normalt och stod för ca 29 % av det totala merförseningsutfallet. Flest merförseningar orsakade Järnvägsföretagen som bidrog med ca 42 % av merförseningarna.

Juli låg punktligheten för resandetåg på 88,2 % och för godståg på 80,3 %. Andelen merförseningar som infrastrukturen orsakar låg under juli på en något lägre nivå än normalt och stod för ca 26 % av det totala merförseningsutfallet.

Flest merförseningar orsakade Järnvägsföretagen som bidrog med ca 40 % av merförseningarna.

Augusti låg punktligheten för resandetåg på 89,5 % och för godståg på 80,2 %. För godståg är det näst bästa utfallet sedan januari 2025 och även för resandetåg är utfallet ett av de bättre under åren 2025 och 2026. Andelen merförseningar som infrastrukturen orsakar låg under augusti på ca 27 % av det totala merförseningsutfallet. Flest merförseningstimmar orsakade Järnvägsföretagen som bidrog med ca 33 % av utfallet men även Olyckor/tillbud och yttre faktorer hade ett högt utfall under månaden och stod för ca 31 % av utfallet.

Även hastighetsnedsättningarna minskar, både till antal och meter på samtliga banor och flöden

Sommarens identifierade utmaningar och risker

Framgången bygger på tydliga arbetssätt och definierade ansvarsområden, kombinerat med ett personligt mod att agera när situationen så kräver. Det stora engagemanget, initiativförmågan och handlingskraften hos medarbetare, entreprenörer och samverkansparter har varit direkt avgörande i många situationer – en styrka som Trafikverket kontinuerligt bygger vidare på.

Perioden utmaningar och risker sammanfattas mer i detalj längre fram i rapporten. Gemensamt för många av sommarens goda insatser är förmågan att samarbeta, kommunicera och agera, både när något redan har hänt och när vi kan förutse att en situation riskerar att uppstå. Sommaren gav oss värdefulla erfarenheter att ta med in i det fortsatta arbetet för att stå ännu bättre rustade behöver vi bland annat bli tydligare i regler och ansvar, förbättra avstämningen mellan olika verksamhetsområden i bedömnings och avstämningsmöten.

Förbättringsmöjligheter och erfarenhetsåterföring

- UH järnväg saknar representation i bedömnings- och avstämningsmöten, vilket gör att information kommer sent eller inte alls. Förslaget är att UH inrättar funktionen "Nationell ULIB" genom att ge en av de ordinarie regionala ULIB-rollerna ett nationellt 24/7-ansvar inom UH. Förslaget har lämnats till RC för beslut.
- Det finns en otydlighet kring ULIB:s roll gällande om den ska gälla 24/7 eller bara utanför kontorstid. Det är i dag en utmaning för övriga operativa roller inom Trafikverket att få tag på rätt projektledare eller ansvarig under

kontorstid när de regionala ULIB-rollerna inte är tillgängliga. Förslaget för ökad operativ förmåga har lämnats till RC-rådet.

- Under vinterperioden 15 november till 31 mars ska funktionen *Nationell vintersamordnare större vintermaskiner järnväg* kallas in. Anledningen är att de 15 nationella vintermaskinerna bör avropas i större utsträckning. Dessa kan utföra snöröjning i hela landet utan att belasta underhållsprojekten ekonomiskt. Större vintermaskiner har hög kapacitet att röja snö på kort tid, medan tvåvägsfordon (som grävmaskiner) belastar projekten med stora kostnader och ofta tar flera dagar att öppna en sträcka. Förslaget har lämnats till RC-rådet.
- Under sommarperioden har talespersonerna varit väl förberedda med vilka åtgärder som behöver vidtas när temperaturen och torkan i skog och mark har varit hög. Detta gjorde att vi kunde agera snabbt och samordnat när behov uppstod för att minska risken för bränder. Tydliga budskap kopplat till väderberedskap fortsätter Trafikverket att bygga vidare på.
- Målning av rälsen vit på utsatta sträckor har under åren varit en omdiskuterad åtgärd. Underlag som visar att temperaturen i rälsen sjunker med upp till 7,1 grader när det är som varmast jämfört med en omålad räls. Detta kan vara avgörande för att förhindra att en solkurva uppstår. Förslag skickat till ansvariga.

Kompetensspridning, beredskap och teknisk utveckling

- **Behov av samordnad informationsdag:** Det finns i dag en splittrad bild och varierande kunskapsnivå inom UH-kontrakt (projektledare, ULIB, TIB och regionala chefer). Trafikverket bör därför genomföra en riktad informationsdag med fokus på följande områden:
 - *Nationella större vintermaskiner:* Tydliggöra regler och rutiner för avrop.
 - *Vattenvagnar:* Hantering av förebyggande och akut användning. Utredning pågår om dessa ska hanteras som en nationell gemensam resurs eller fördelas regionalt.
 - *Mobil reservkraft:* Öka kännedomen om och spridningen av de mobila elverk som finns tillgängliga i landet.
 - *Entreprenörsdialog vid väderrisk:* Etablera rutiner för beslut om 48-timmars förstärkning för att proaktivt säkra utökad operativ förmåga vid kritiska väderlägen.

Stärkt branschsamarbete

- **Införande och test av vinterkolskenor:** Standardskenor som används i stor utsträckning drabbas ofta av att ljusbågar smälter aluminiumet, vilket gör att limmet släpper, bitar lossnar och strömvärdagare eller kontaktledningar havererar. Frågan om obligatoriska vinterkolskenor var prioriterad inom Infrastrukturdepartementet 2010–2014, och skenorna är i dag standard i Schweiz.
 - *Nästa steg:* Från och med november 2026 kommer den uppgraderade *Variant -5* att vinterprovas i skarp trafik hos ett svenskt järnvägsföretag. Den nya modellen har förlängd koldel (från 1 000 mm till 1 100 mm), ändhorn i 3 mm nitad aluminium (i stället för rostfritt stål), justerad radie på ändhornen för att skydda mittenröret samt en utflyttad ADD-anslutningsnippel. Med denna ljusbågståliga APD-teknik bedöms denna typ av fel på det statliga järnvägsnätet kunna minska med över 95 procent.

- **Kontinuerlig uppdatering av väderberedskapsplaner:** Väderberedskapsplanerna ska uppdateras löpande året runt. Arbetet ska baseras på nya förslag, utredningar och rekommendationer från externa myndigheter där väderhändelser har påverkat järnvägsinfrastrukturen.
- **Uppdatering av regionala reduceringsplaner och bilagepaket** beskriver hur Trafikverket, Järnvägsföretag och Entreprenörer beslutar, samordnar och prioriterar allt arbete i operativt läge i de olika beredskapsnivåerna.

Sammanfattning av sommarens väder (SMHI)

Juni blev varmare än normalt i hela Sverige och i främst den norra halvan av landet även regnrik. En stark och långvarig hetta nådde in över sydligaste Sverige den 27 juni. Även kraftiga åskväder under midsommardagen och i slutet av månaden förtjänar att nämnas.

Juli präglades av en värmebölja i mitten av månaden och några varma dagar i slutet. Däremellan var det dock svalt och rätt blåsig väder som dominerade. Det gav i genomsnitt en ganska normal medeltemperatur i landet, förutom i västra Norrland där månaden var övervägande kylig. Nederbörden var ojämnt fördelad på grund av regn- och åskskurar.

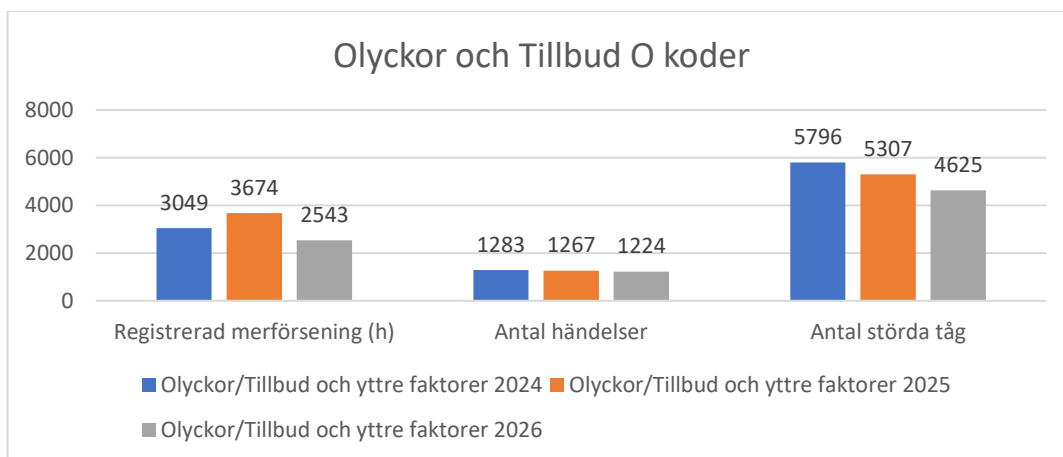
Augusti blev nederbördsfattigt en tudelad månad, med betydligt mer regn än normalt i norra Sverige och torrare i söder. I norra Norrland föll det på flera håll mycket stora nederbörds mängder, och månaden blev den tredje blötaste som någonsin har uppmätts där. Vid några stationer i Götaland har augusti varit den torraste augustimånaden på 2000-talet.

10 största händelserna under sommaren

Datum	Bandel	UH	Plats	Stråk	Nivå3	Merförs (h)	Antal störda tåg
06-09	BDL 511	UHRö	Laxå	Västra Stam	Kontaktledning	223,4	176
06-25	BDL 512	UHRv	Skövde c	Västra Stam	Trumma	84,7	782
06-27	BDL 912	UHRsy	Lund c	Södra Stam	Kontaktledning	215,5	202
07-07	BDL 909	UHRsy	Hässleholm	Södra Stam	Träd	123,1	72
07-13	BDL 661	UHRv	Sunne	Frykdalsbanan	Spår	108,8	278
07-23	BDL 419	UHRö	Hallsbergs pb	Västra Stam	Kontaktledning	97,3	77
08-10	BDL 117	UHRn	Koskivaara	Malmbanan	Investering	97,3	45
08-13	BDL 171	UHRn	Arnäsvall	Botniabanan	Kontaktledning	186,2	55
08-17	BDL 118	UHRn	Ljuså	Malmbanan	Investering	78,3	26
08-27	BDL 118	UHRn	Murjek	Malmbanan	Investering	88,8	16

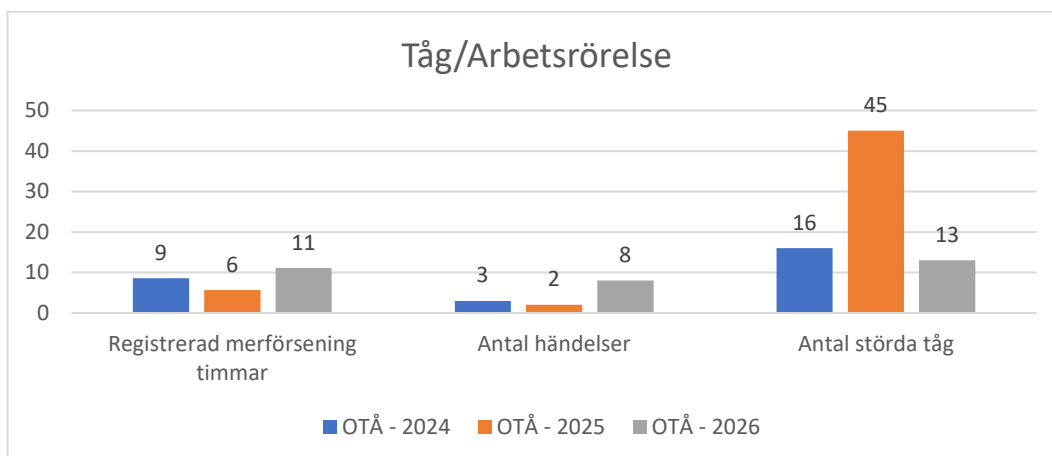
Olyckor och Tillbud ONA koder

Uppföljning av väderrelaterade koder visar på en tydlig förbättring under sommaren 2026 jämfört med tidigare år. Merförseningar, antalet händelser och antal störda tåg har minskat och visar en positiv trend.



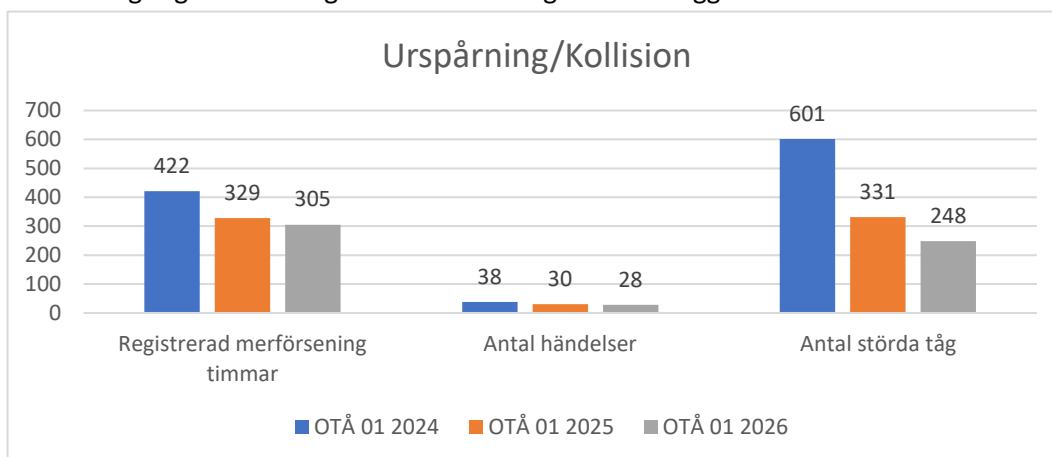
Tåg/Arbetsrörelse

Koden används vid olycka, tillbud eller arbetsrörelse. Antalet händelser har ökat jämfört med föregående sommar men omfattningen av störning har varit begränsad.

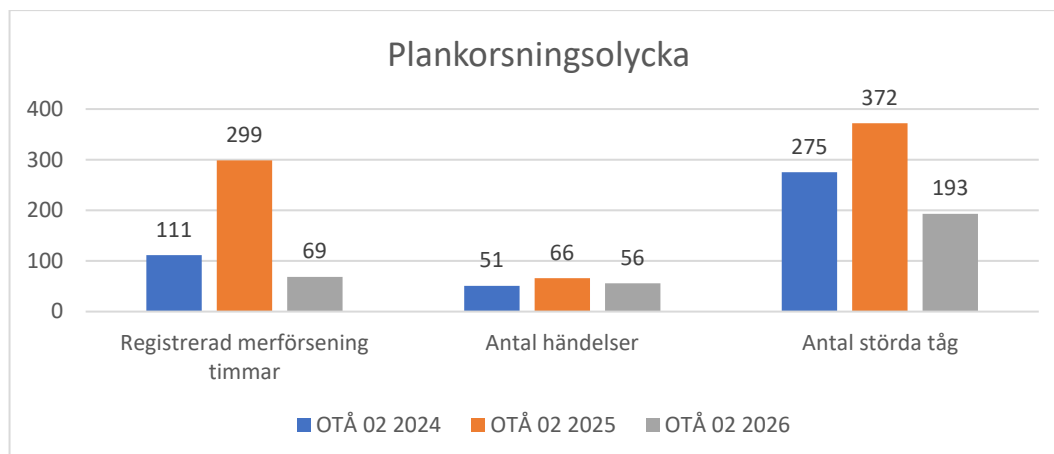


Urspårning/Kollision

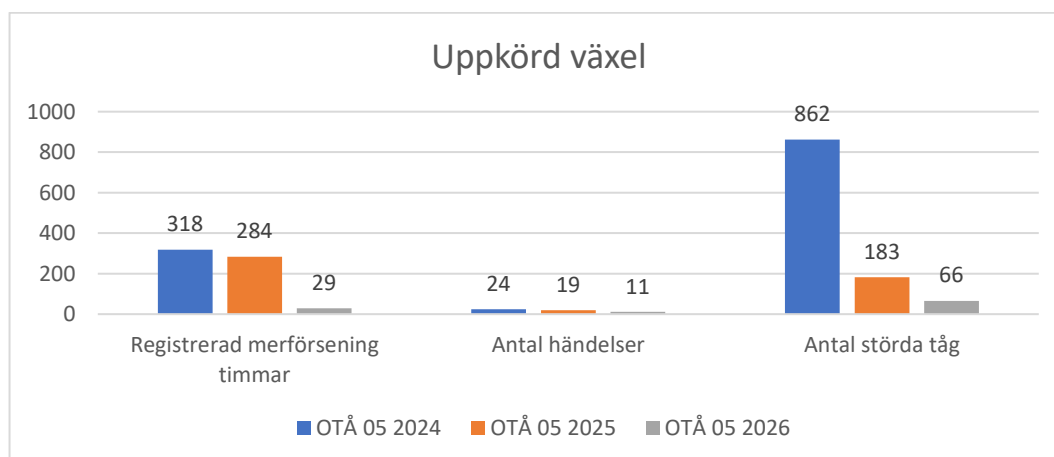
Utvecklingen visar på en positiv trend jämfört med förra sommaren. Totalt rapporterades cirka 11 händelser gällande påkörda viadukter. Resterande händelser avser urspårningar, varav cirka 10 har skett på bangårdar. Eftersom rotorsaken inte framgår i dessa rapporter är det i dagsläget svårt att göra en bedömning av bakomliggande faktorer.



Plankorsningsolycka Har en positiv utveckling jämfört med tidigare. Den absolut vanligaste orsaken är att fordon kör sönder bommar.

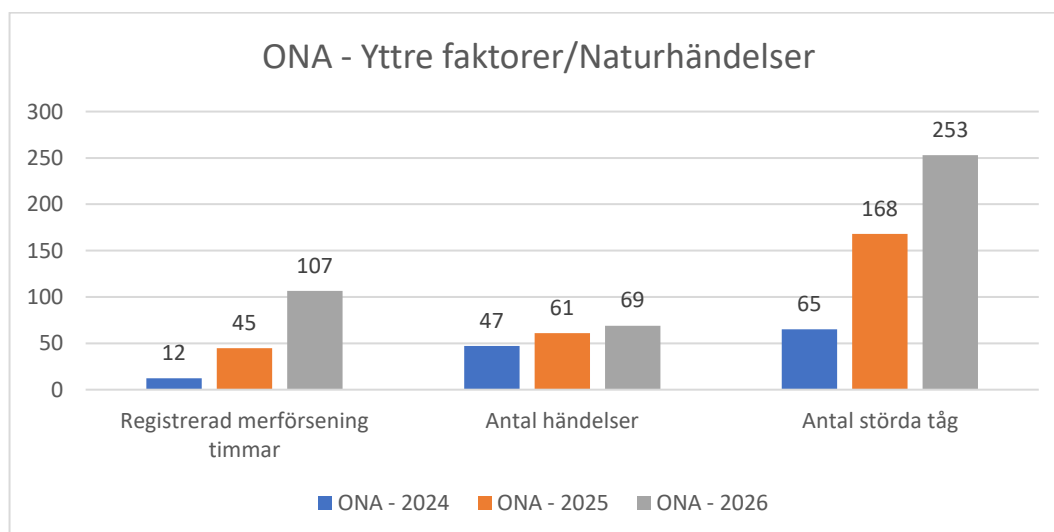


Uppkörd växel Det pågår flera initiativ för att minska antal händelser.



Uppföljning Natur och väderhändelser

Händelser kring ONA- handlar till största delen att förare varit bländade av solen för att kunna se signalen tydligt.

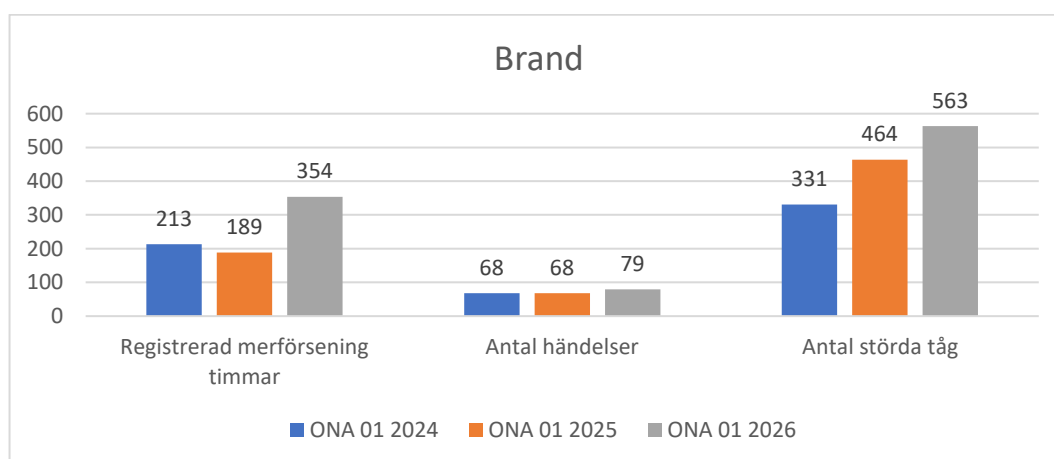


Brandorsaker och samhällets resurser

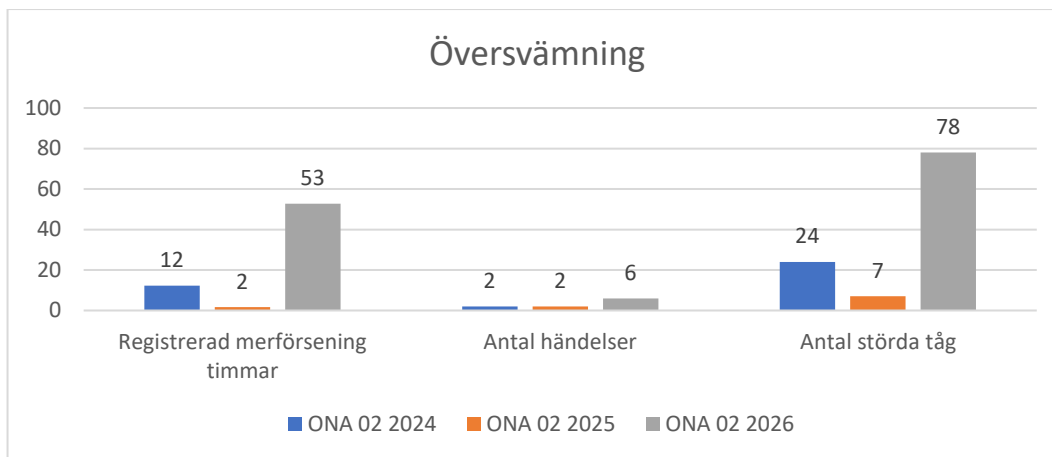
Orsakskoden för brand fungerar som en samlingskod inom järnvägen och registrerar händelser oavsett om de inträffar i terrängen, i byggnader eller i järnvägsföretagens rullande materiel. De absolut vanligaste bakomliggande orsakerna till trafikpåverkan är utlösta brandlarm, rökutveckling eller bränder i byggnader och terräng nära spårområdet. I dessa fall väljer räddningstjänsten ofta att begära spårvstängning för att kunna arbeta säkert. Under sommarperioden har även mindre bränder i själva banvallen förekommit vid ett fåtal tillfällen orsakat av bromsfel på järnvägens rullande material. Branden som orsakade flest merförseningar berodde på att en brandbil behövdes bärgas vilket tog lång tid.

Samhällets räddningstjänstaktörer har under de senaste åren genomfört ett flertal åtgärder för att höja den nationella förmågan att hantera stora bränder och olyckor. Sverige förfogar i dag över omfattande resurser som snabbt kan aktiveras vid skogsbränder. Bland annat används modern satellitövervakning för att upptäcka bränder i ett tidigt skede, och Myndigheten för civil beredskaps (MCF) brandriskanalyser bidrar till att skogsbränder kan bekämpas i ett tidigt stadium.

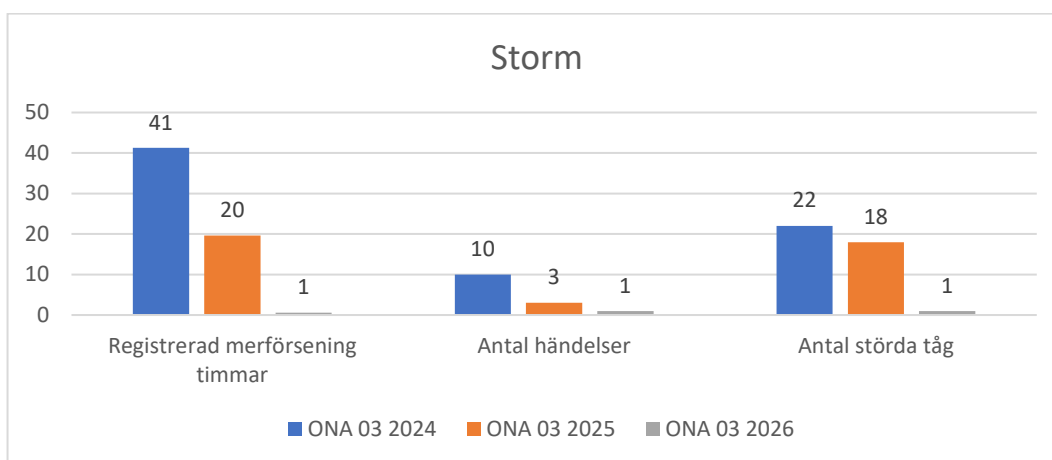
"Att stärka Sveriges förmåga att bekämpa skogsbränder och andra kriser är en viktig del i arbetet med att bygga ett robust samhälle. Vi måste kontinuerligt säkerställa en långsiktig och effektiv förmåga att hantera omfattande räddningsinsatser när behovet uppstår."



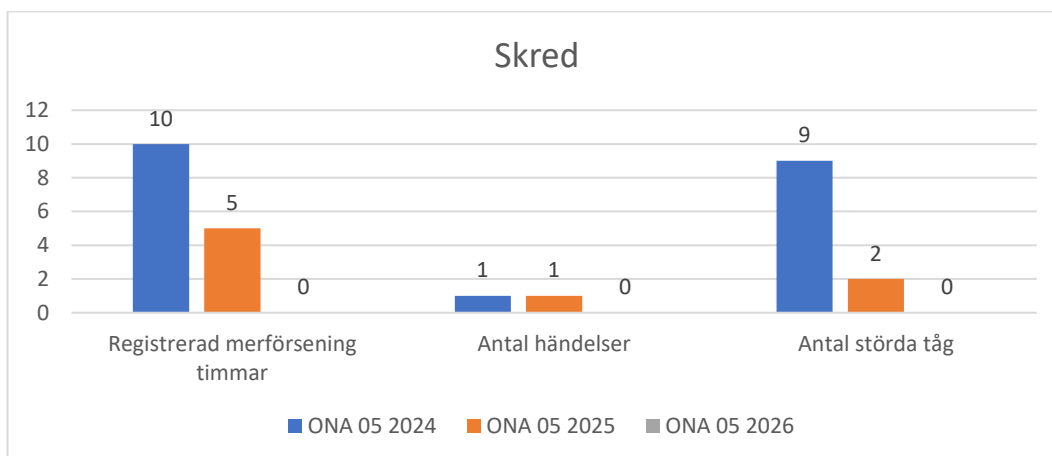
Höga vattenflöden/Översvämningar har inte inträffat på grund av snösmältning. Det rapporterades höga vattenflöden i norra delen av landet i slutet av sommarperioden i norra delarna av landet. Trafikverket har stort fokus på att hålla trummor fria från bråte och andra aktiviteter för att förhindra översvämningar. Det pågår även andra prioriterade aktiviteter för att undvika översvämningar och höga vattenflöden.



Storm Jämfört med tidigare perioder har stormar inte drabbat landet.

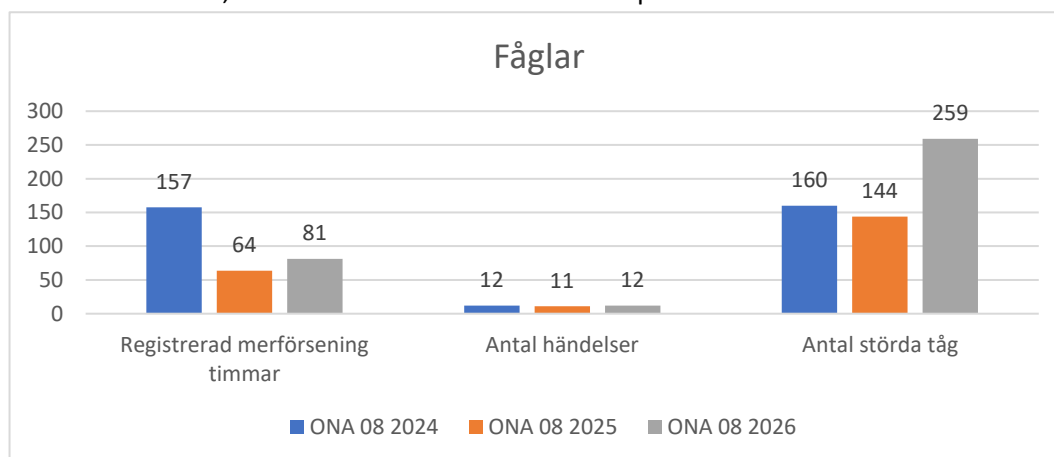


Skred har under perioden inte förekommit och det är första gången som inga händelser rapporterats under sommaren.

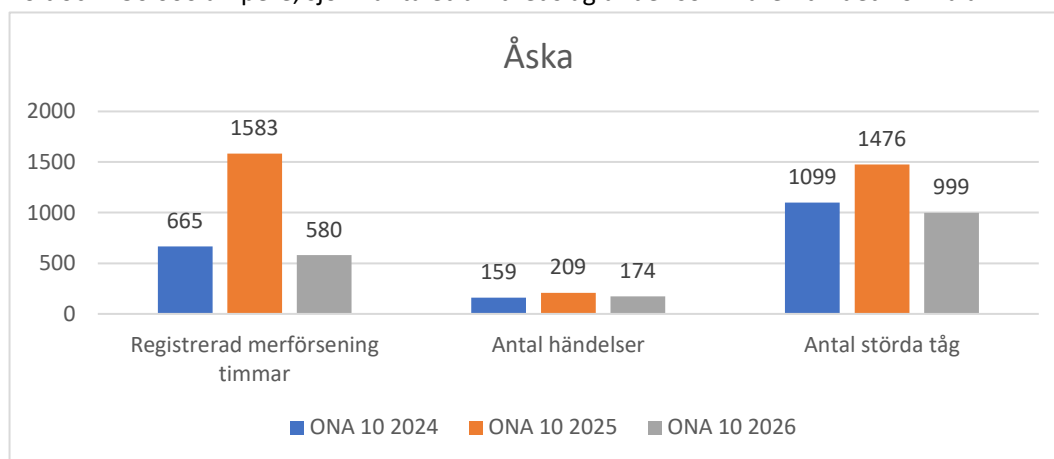


Fåglar Kortslutningar i kontaktledningen är en av de absolut vanligaste störningsorsakerna i infrastrukturen, där fåglar utgör den primära källan. Uppskattningsvis 50–80 procent av alla brytarutlösningar i järnvägsnätet orsakas av fåglar som överbryggat isolationsavstånden. Under tidigare år har dessa händelser vid flera tillfällen resulterat i

avbrända bärninor, vilket medför omfattande skador på infrastrukturen.



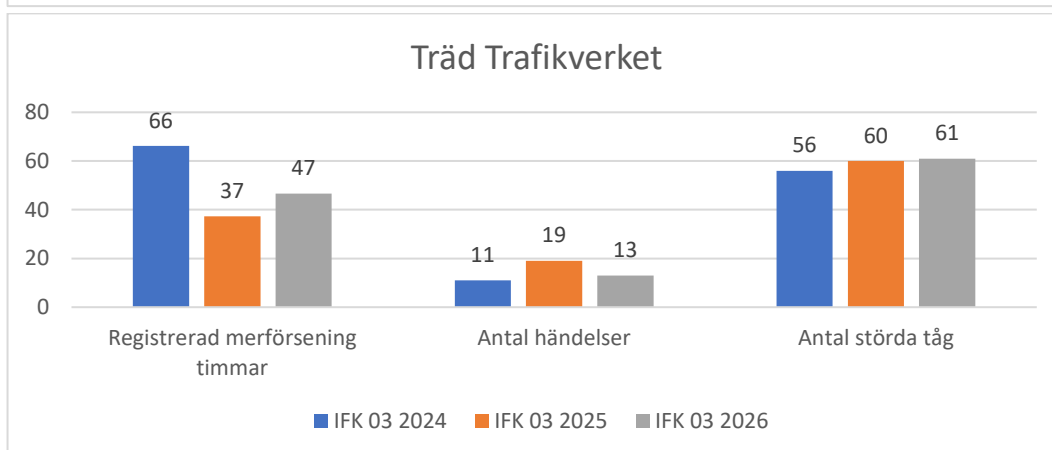
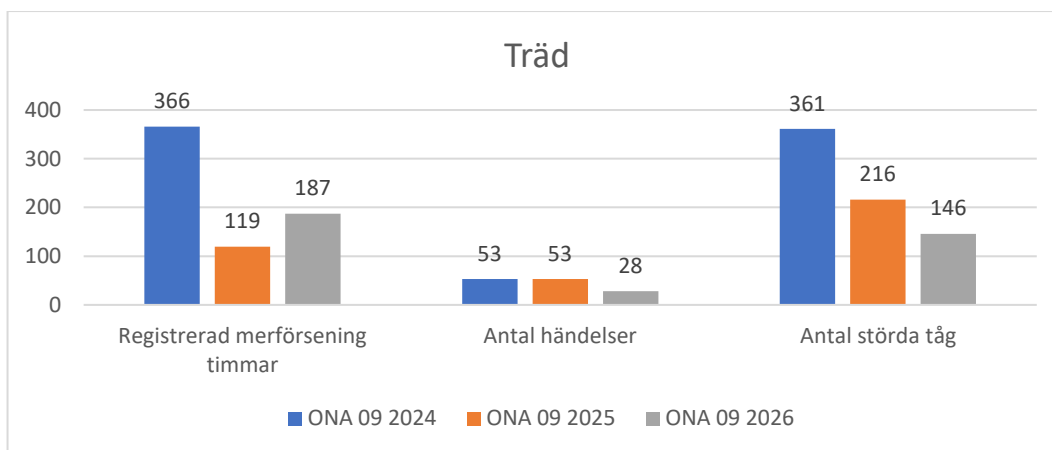
Åska Jämfört med rekordsommaren 2025 då enskilda nedslag nådde svindlande 100 miljoner volt och 150 000 ampere, sjönk antalet blixtnedslag under sommaren till det normala.



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

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

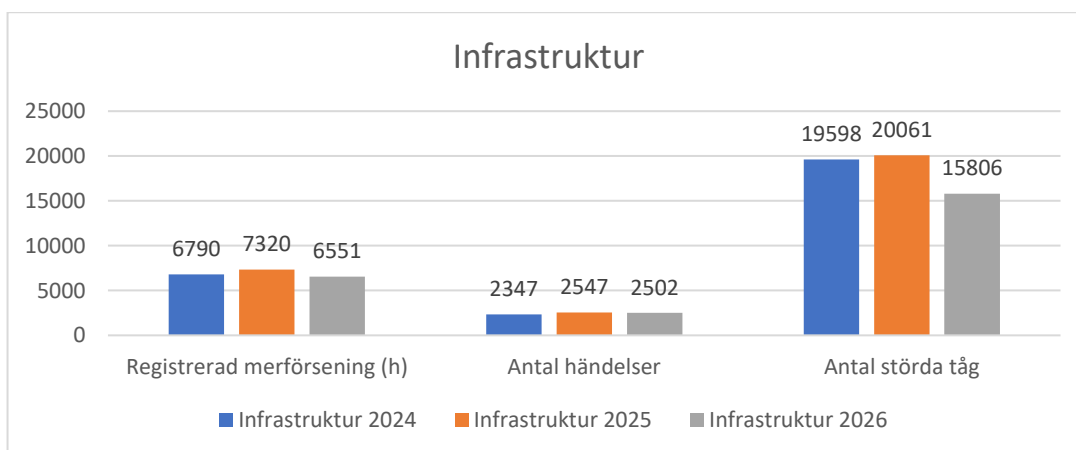


Solkurvor

En viktig del i arbetet med att förebygga solkurvor är att rapporteringen utförs i enlighet med TDOK 2014:0667. Rätt rapportering leder till bättre analyser så att korrekta åtgärder kan beställas och utföras. VO Trafik har tillgång till uppdaterade riktlinjer för när trafikala åtgärder ska vidtas utifrån en riskklassifiering av bandelar. Resultatet av dessa analyser ger förutsättningar för att planera och utföra åtgärder i syfte att minska risken för solkurvor. Resultatet efter sommaren kommer senare under året när analysen är genomförd.

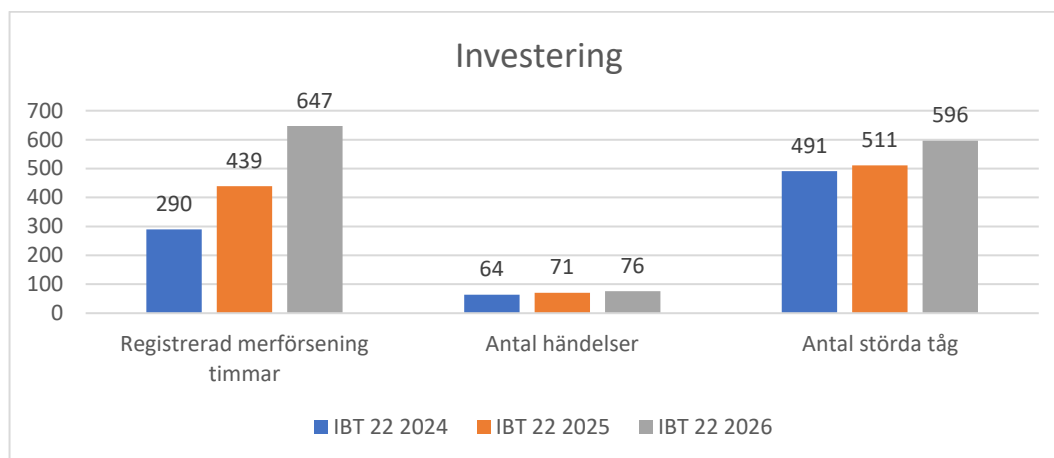
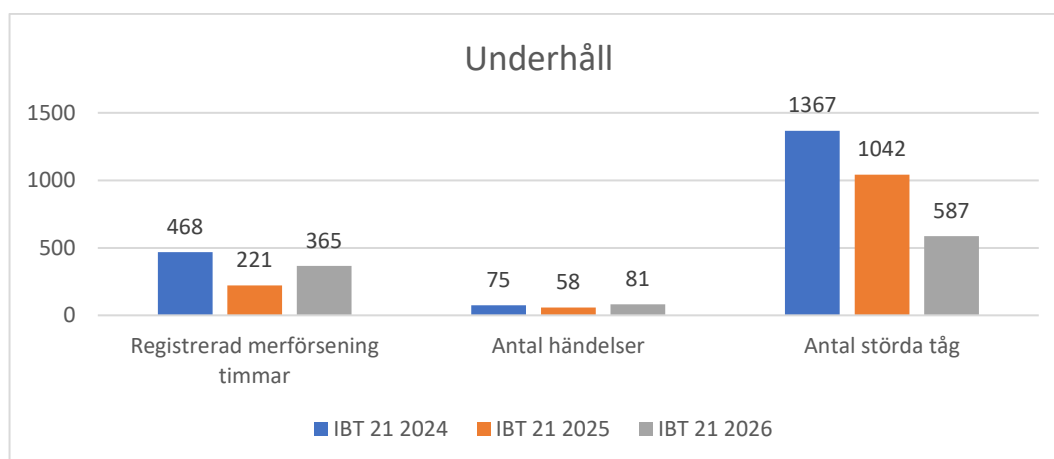
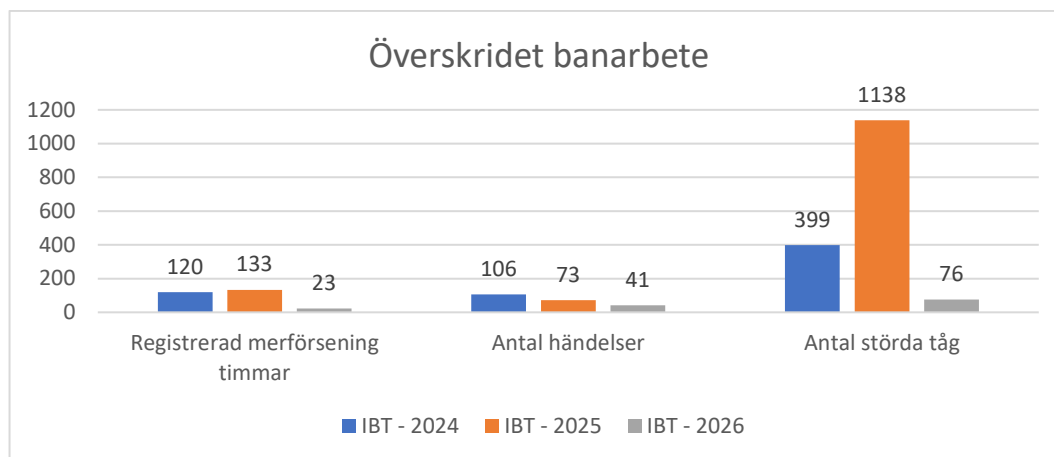
Infrastruktur

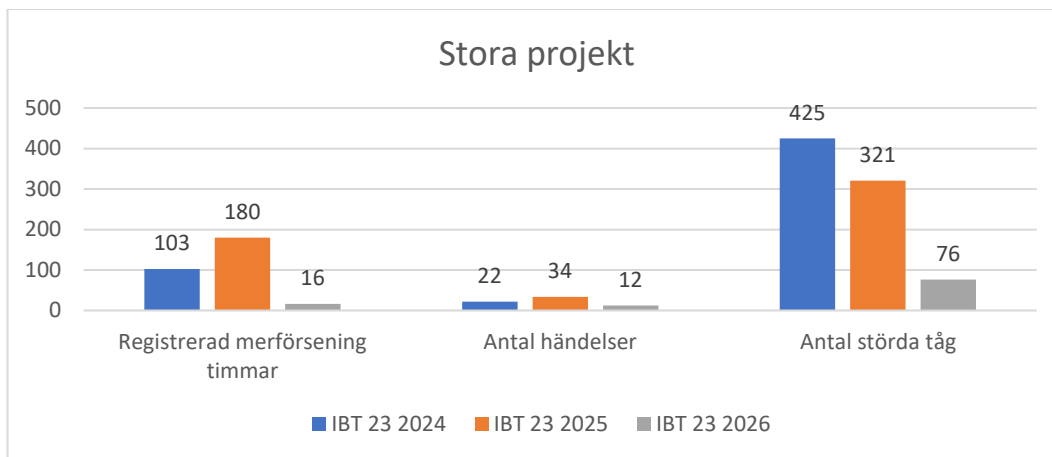
Uppföljning av väderrelaterade koder visar på en tydlig förbättring under sommaren 2026 jämfört med tidigare år.



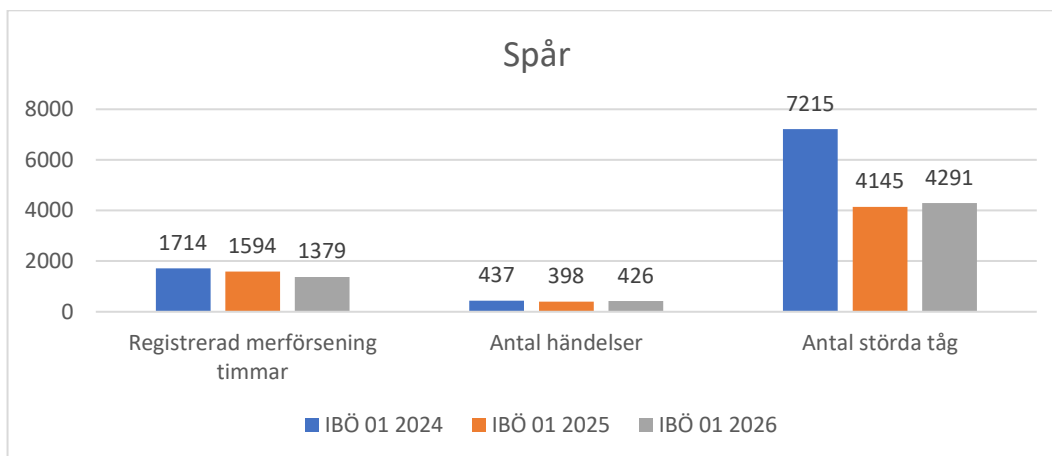
Bildtext: Observera att händelser som rapporterats ovan gäller koder kopplat till väderberedskapskoder.

Planering av banarbeten Omfattningen av planerade banarbeten ökar kraftigt under sommaren, och så även antalet sökta tåglägen, vilket kommer att öka dom närmaste åren. Trafikverket har under de senaste åren genomfört ett omfattande förändrings- och digitaliseringsarbete, ofta kallat en "kraftsamling", för att lösa kapacitetsbristen och planera tågtrafiken mer robust och effektivt. Resultatet visar på en mycket positiv utveckling gällande antalet störda tåg och den registrerade merförseningen.

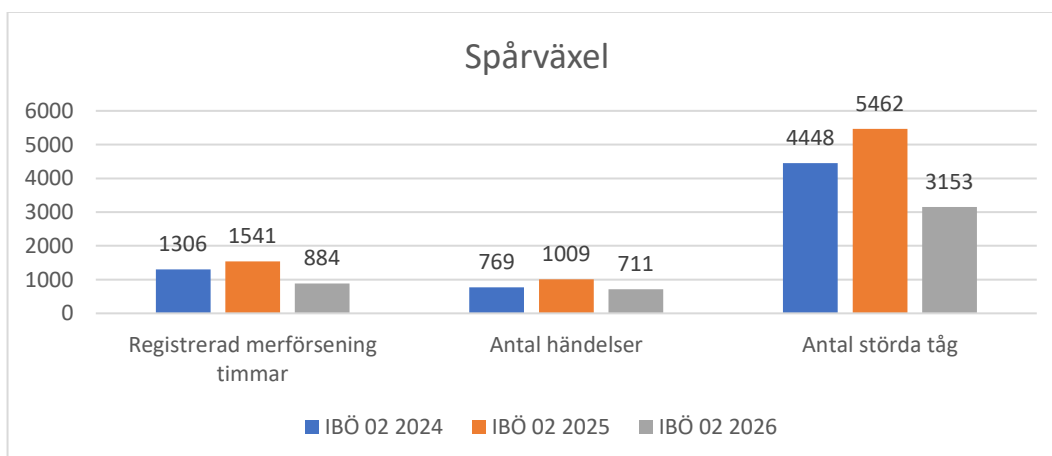




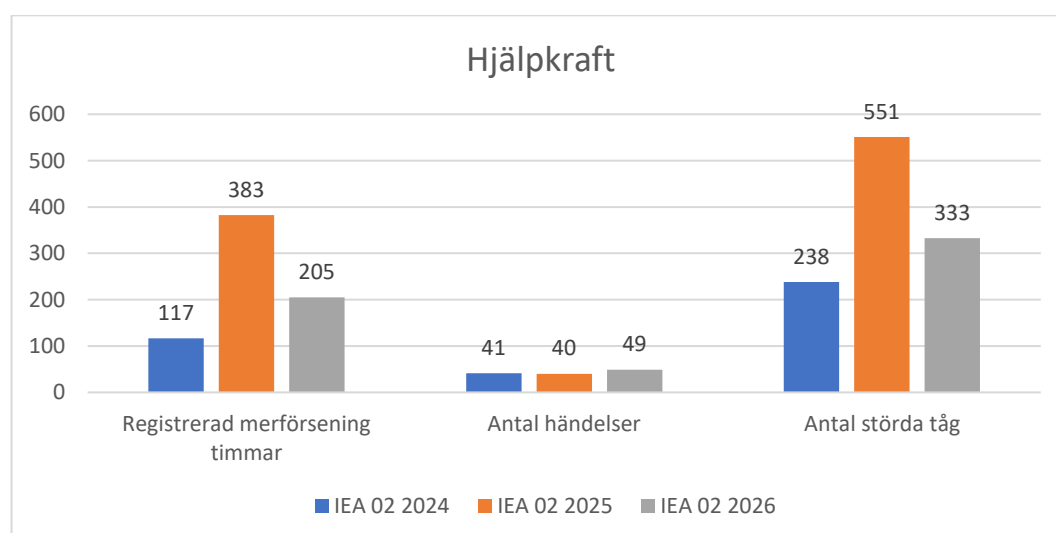
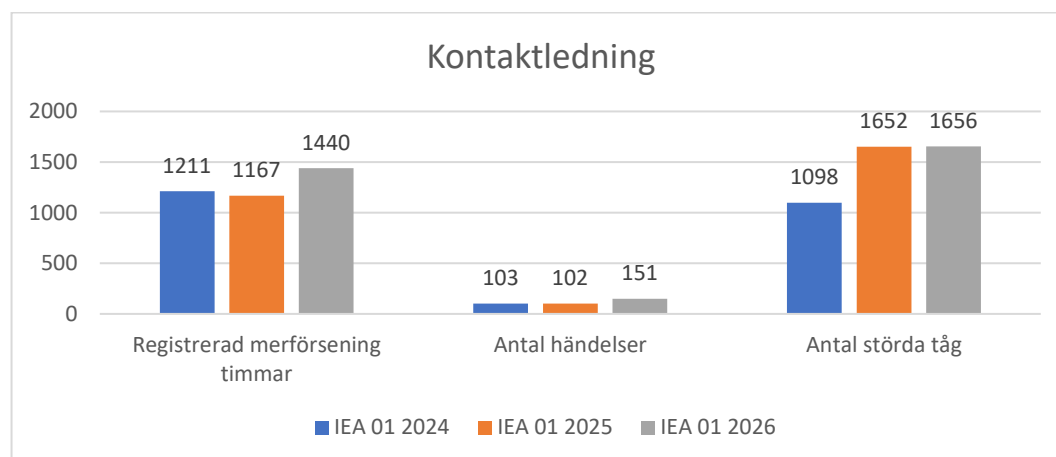
Spår Fler spårbyten än tidigare genomförs under sommaren och kommande år. Trafikverket har utfört fler spårbyten än någonsin tidigare och genom att kombinera AI, avancerad bildanalys och digital teknik skapar vi nya möjligheter att följa anläggningens tillstånd över tid, upptäcka behov tidigare och fatta bättre beslut om underhåll.



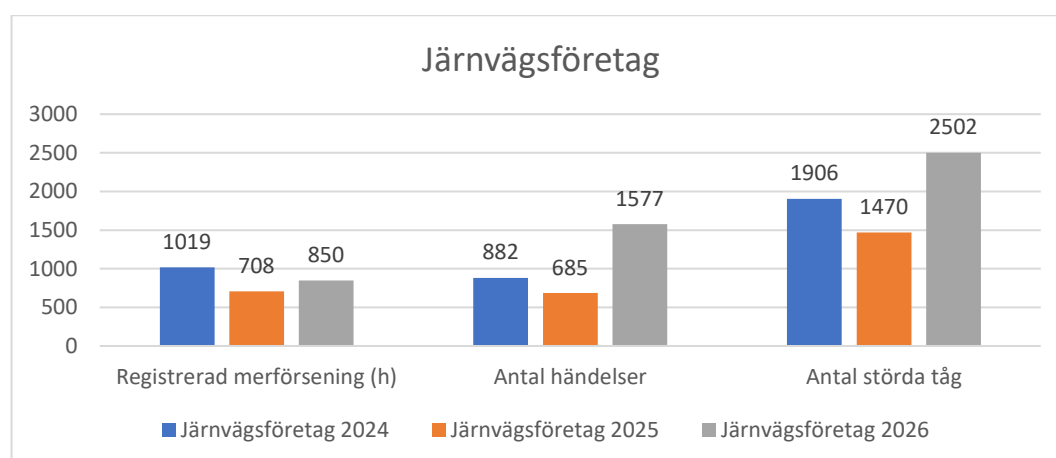
Spårväxel Fel i spårväxel ligger på en ganska jämn nivå dom senaste åren. Ett stort antal växlar kommer att bytas i år och kommande år. Trafikverket har utfört fler växelbyten än någonsin tidigare



Kontaktledning visar en 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. Hjälpkraft visar en positiv trend jämfört med tidigare år i antalet störda tåg och merförseningar.

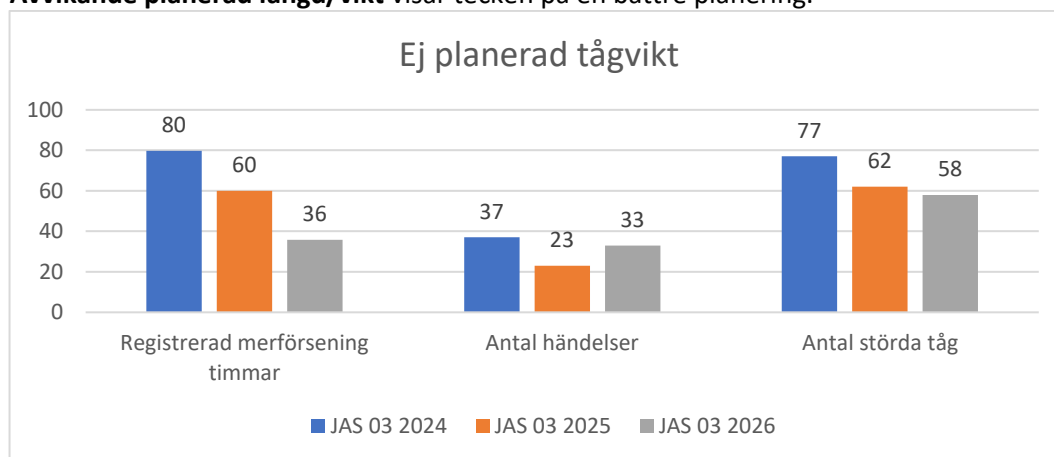


Järnvägsföretag

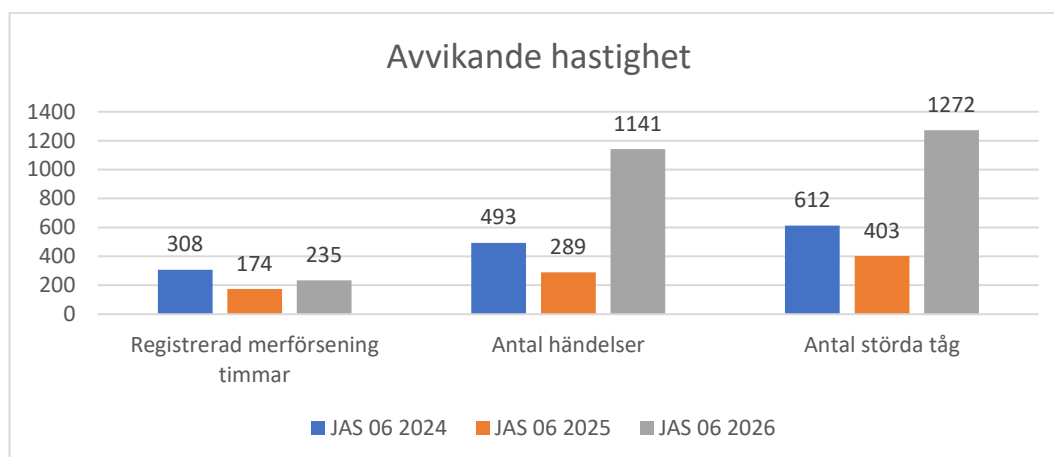


Bildtext: Observera att händelser som rapporterats ovan gäller koder kopplat till beredskapskoder.

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



Avvikande planerad hastighet Antal händelser ökar kraftigt under sommaren likaså antal störda tåg.



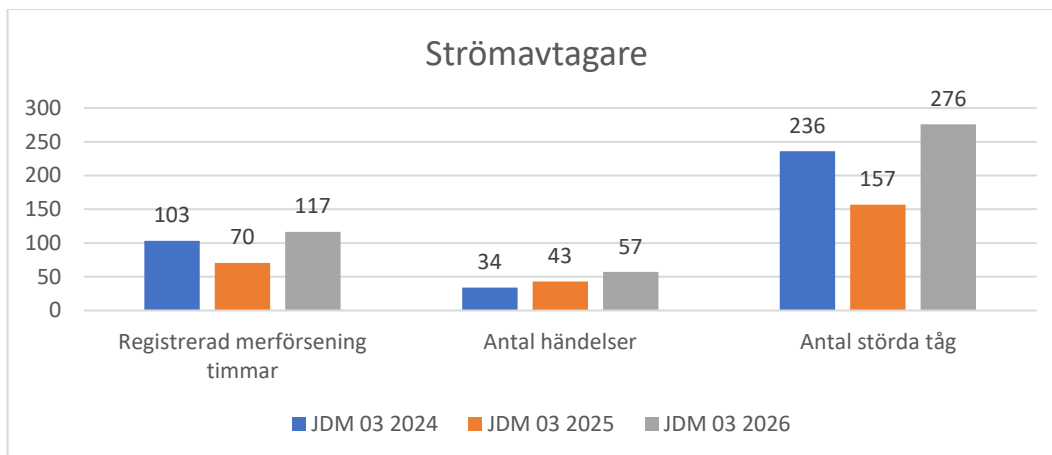
Strömavtagare Frågan om robusthet i järnvägssystemet under vinterförhållanden var under åren 2010–2014 ett prioriterat område på Infrastrukturdepartementets bord. De strategiska åtgärder som initierades bar snabbt frukt:

- **Minskad felfrekvens:** Under perioden 2012–2013, när flera järnvägsföretag introducerade vinterskenor i sin dagliga drift, minskade antalet fel på strömavtagare och kontaktledningar med **50 procent**.
- **Ökad driftsäkerhet:** Implementeringen bidrog till en omedelbar stabilisering av punktligheten och en kraftig reduktion av kostsamma infrastruktur- och fordonsskador.

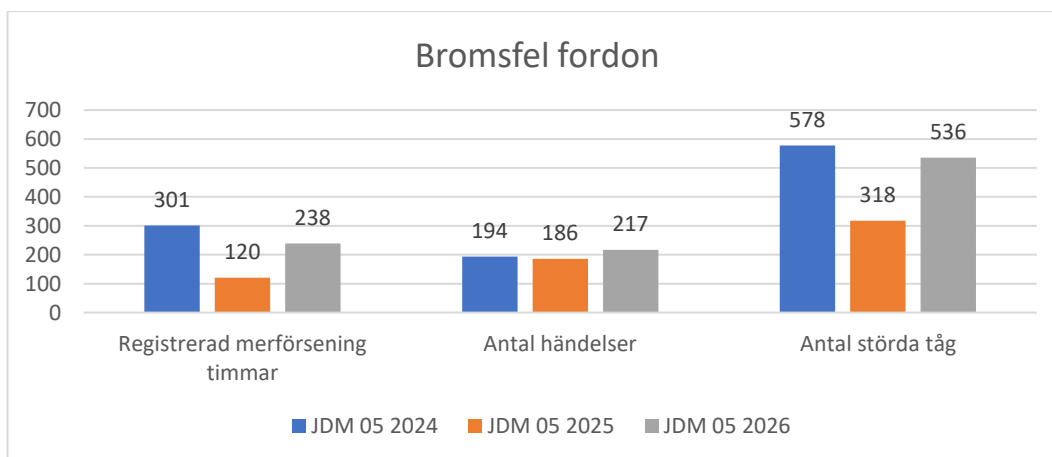
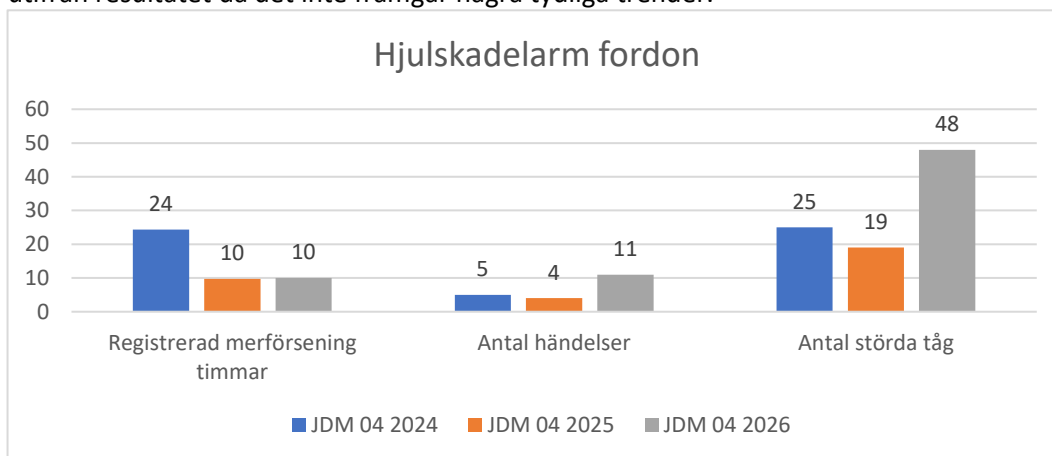
Systemutmaningar och framåtblick

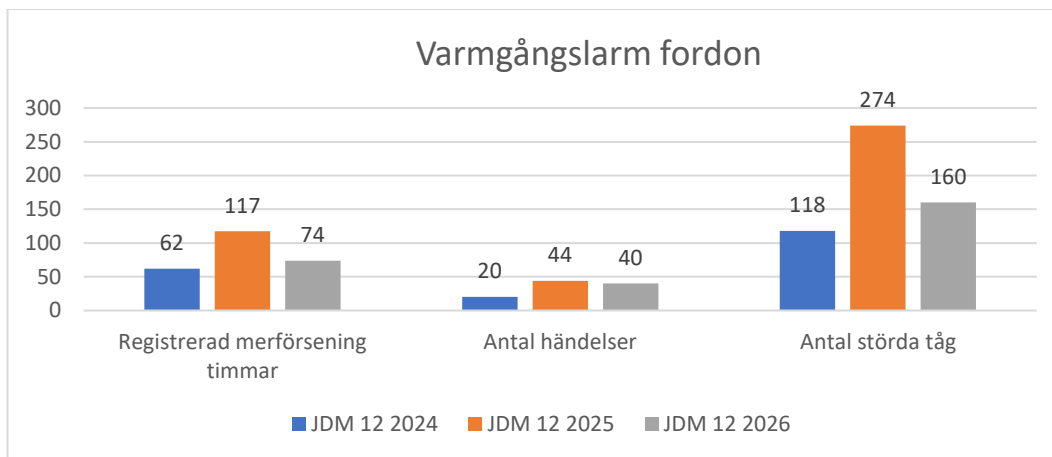
Trots de dokumenterade framgångarna och den tydliga systemnyttan är användningen av vinterskenor fortfarande inte helt universell. Detta beror till stor del på järnvägssektorns uppdelade aktörsansvar, där incitamenten för fordonshållare (som bär kostnaden för skenorna) och infrastrukturförvaltare (som ansvarar för kontaktledningsslitage) inte alltid är fullt harmoniserade.

Erfarenheterna visar likväl att en proaktiv övergång till vinterkolskenor är en av de mest kostnadseffektiva åtgärderna för att säkra en tillförlitlig tågtrafik i nordiskt klimat.

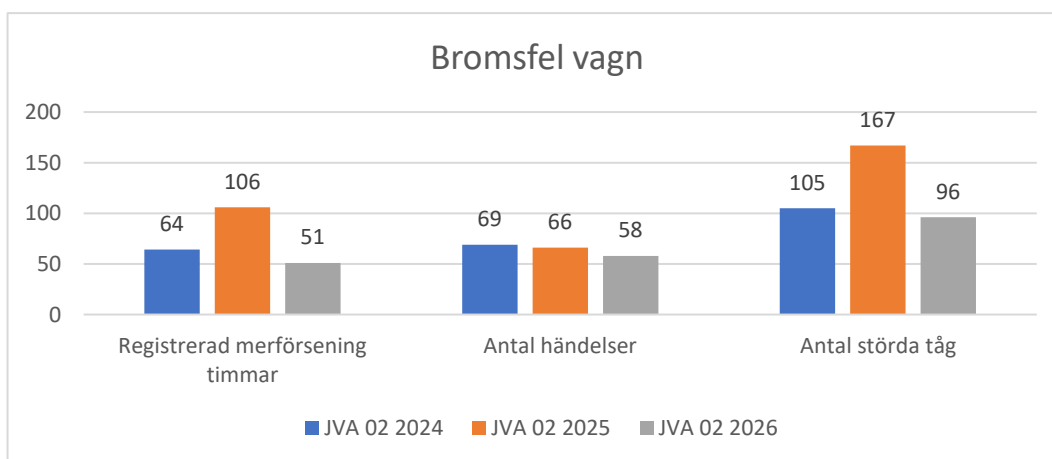
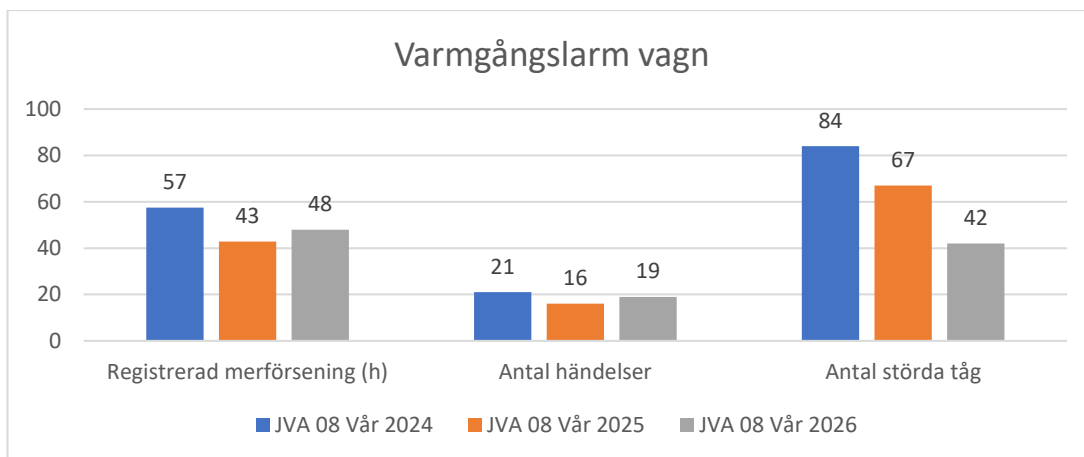


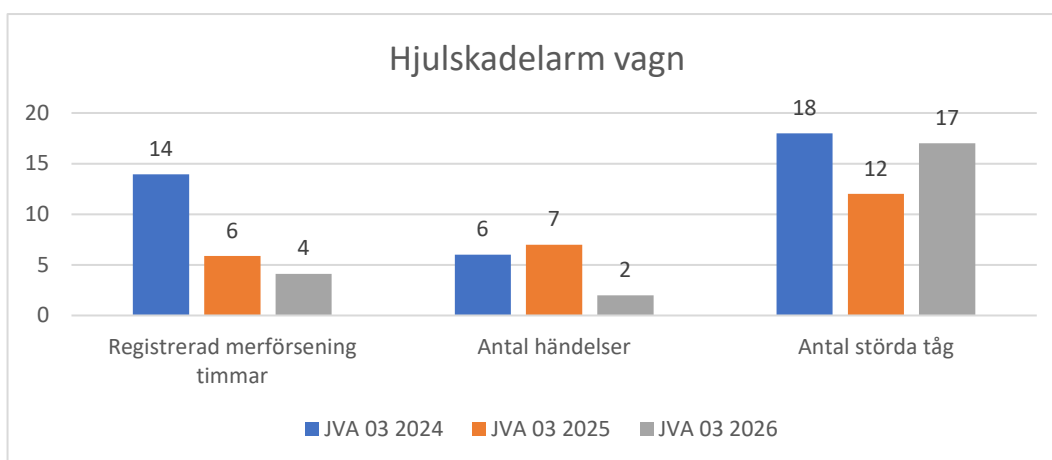
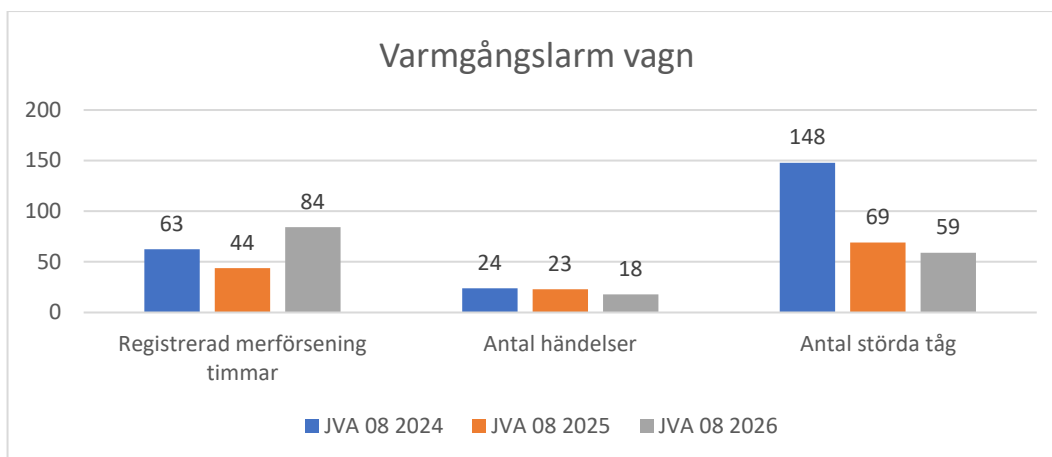
Fordon Antal händelser och störda tåg i koderna varierar. Svårt att dra några slutsatser utifrån resultatet då det inte framgår några tydliga trender.





Vagn Störningar kopplat till vagnfelvisar en tydlig trend är att samtliga visar på att antal störda tåg sjunker i samtliga feltyper.





Fortsatt förebyggande arbete mot väderrelaterade händelser

Flera månader innan varje årstid påbörjas arbetet med insamlingen av information och underlag för att skapa en aktuell väderberedskapsplan för järnvägen. Många av händelserna går att förebygga genom att ta del av utredningar och rekommendationer från andra myndigheter för att arbeta med att identifiera sårbarheter och att öka förmågan för att löpande förbättra säkerheten på järnvägen.

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.

Projekt järnvägsväder: Konsekvensbaserade väderprognoser

Projektet syftar till att omsätta meteorologisk kunskap till anpassade prognosmodeller som visar vädrets faktiska konsekvenser för järnvägsbranschen. Detta ger verksamheten rätt förutsättningar att möta väderomslag med rätt utrustning, utbildad personal och ett tillförlitligt informationsflöde ut till slutkunderna.

Fordonsresurser förfogar över specifik beredskapsmateriel avseende krisberedskap och civilt försvar. I resurserna ingår exempelvis bandvagnar för brandsläckning och transporter, reservbroar, mobil reservkraft samt andra typer av fordon som truckar, hjullastare och lastbilar. Dessa resurser aktiveras vid behov via Tjänsteman i beredskap (TIB).

Driftledningens prioriteringar är nödvändiga för att tågtrafiken ska kunna framföras med så små förseningar som möjligt och för att minimera antalet drabbade tåg. Dessa prioriteringar bör följas upp regelbundet för att identifiera mönster som kan undvikas i framtiden.

Brandrisk I varje projekt och tillsammans med regionala och nationell ledning arbeta förebyggande med brandrisk under sommarhalvåret genom daglig användning av SMHI och MCF websidor.

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.

Kontakt

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