

RAPPORT

Uppföljningsrapport

Väderberedskap vinter 2025–2026, Järnväg



Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Uppföljningsrapport väderberedskap vinter 2025–2026, järnväg

Författare: Sören Stark UHjnk

Dokumentdatum: 2026-01-21

Kontaktperson: Stark Sören, UHjnk

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 väderberedskapsplaner för varje årstid inom järnväg utifrån ett regeringsuppdrag, att förebygga och minimera årstids- och väderrelaterade risker. Väderberedskapsplaner för järnvägen är en viktig del för att hantera situationer och förslag på åtgärder för att proaktivt förhindra väderhändelser som kan påverka järnvägen. Rapporten omfattar uppföljning av nationell väderberedskapsplan för vinterperioden järnväg vecka 46–11. Syftet med rapporten är att sammanfatta vintern och identifiera förbättringar. I rapporten sammanställs också infrastrukturen och järnvägsföretagens leverans på utvalda koder kopplat till väder. 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 perioden.

Mål

Målet är att utvärdera effekter av åtgärder, identifiera förbättringsförslag samt analysera den samlade hanteringen av vinterns 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.

Sammanfattning vintern

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 och att vi 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.

Innan vi går in på vinterns sammanfattning av väderberedskapen också passa på att ta med er på en snabb överflygning av 2025 där vi kan konstatera att väderförhållandena blir mer varierande, oförutsägbara och utmanande. Vi har återkommande nya värmer rekord. Nya

rekord i vindhastigheter. Nya nederbördsrekord. Kraftigare och mer omfattande åskoväder än tidigare. Rekordmånga banarbeten och rekordmånga tåg. Trots det ökar punktligheten under 2025.

Redan den 1 januari blev det kraftig isbeläggning på kontaktledningen i Laxå. I januari och februari kom lågtrycken på rad med vindar på över 50 m/sek vilket är absoluta vindrekord i kombination med snöfall. Våren kom tidigare än normalt. Som exempel var det närmare +19 grader i Oskarshamn i mars och en medeltemperatur på 4,4 ° i mellansverige, vilket var den varmaste marsmånaden sedan mätningar startade 1779. Det fortsatte att vara mycket milt torrt och varmt under stora delar av landet under sommaren. Vilket ökade risken för bränder i både mark och skog. Under den torraste perioden vidtog vi tillsammans åtgärder för att minska risken för bränder, vilket föll ut mycket väl där inga skogsbränder uppstod under sommaren.

Hösten var gynnsam för järnvägen. Det viktigaste budskapet är att utfallet kopplat till beredskap och väderhändelser fortsatt visar en positiv trend. Antalet händelser kring väderrelaterade händelser minskade från 710 händelser hösten 2024 jämfört med 585 händelser hösten 2025. Men 3 st händelser överskuggade den annars positiva trenden vilket gjorde att merförseningarna ökade kraftigt jämfört med tidigare år. Det är väl känt att översvämningarna i Västernorrland i september drabbade järnvägen hårt och hur kraftigt dessa händelser påverkar förseningar under hösten.

Översvämning ökade från 22 timmar hösten 2024, till 572 timmar hösten 2025. Den tredje största händelsen var när ett regnområde drog in sista dagarna i vecka 45 där kontaktledningen blev isbelagd lokalt i Burträsk och orsakade 591 merförseningstimmar.

Det har varit full fart i väderfabriken med stormen Johannes som orsakade besvärligt läge med starka vindar och kraftiga snöfall lördagen den 27 dec över norra delarna i landet, tätt följd av stormen Anna den 31 dec. Aldrig tidigare har det varit röda vädervarning p.g.a väder. Både när det gäller de uppmätta vindhastigheterna och konsekvenserna i samhället, placeras stormen Johannes som den svåraste stormen vi haft i Sverige. I delar av Hälsingland ökade snödjupet från 4 cm på nyårsdagens morgon till 101 cm. I Oskarshamn en snödjupet från 0 till 53 cm mellan den 2 januari till 3 januari. På vissa ställen var det snödrivor på upp till en och en halv meter och flera sträckor stängdes i förebyggande syfte.

Stormen Johannes fällde även ett mycket stort antal träd vilket lett till en stor mängd stormfällda träd - främst i östra Dalarna och Gävleborgs län. Det kommer att påverka riskbilden och arbetet med sommarens skogsbränder. Åtta mätstationer registrerade i samband med Johannes nya rekord för högsta byvindhastighet. Flera stationer från Upplandskusten upp till mellersta Norrland noterade de högsta byvindar som förekommit sedan stationerna startade för 30 år sedan. I den kraftiga och kalla nordostliga luftströmmen norr om lågtrycket matade det på med ihållande och kraftigt snöfall över framför allt ostkustlandskapen fram till den 5 jan, så kan vi konstatera att även Anna var ett snöoväder som vi långt ifrån upplever varje vinter.



Snöfallet Österlen 2–3 januari

Så länge kylan inte islägger vatten så är risken stor att vi får vänja oss vid snökanoner under vintern.

Även om huvudintresset har varit knutet till snöovädret Johannes och Anna, så var det kylan i norra delen av landet som var den mest påtagliga meteorologiska faktorn. Vilket fick konsekvenser på både infrastruktur och rullande material. Det har varit många fordon och vagnar som ställs upp på driftplatser och driftledningen har behövt flytta möten utifrån planerad trafik, vilket påverkar punktligheten.

Trots en mycket kall och lång vinter finns det goda tecken på att samtliga i branschen har arbetet för att vara mer motståndskraftiga än tidigare. Tillsammans tar små steg mot en bättre och pålitligare järnväg genom det proaktiva arbetet inom branschen och dom förberedelser inom respektive företag är den främsta anledningen till framgången, där vi ser förbättringarna som stärker effektiviteten och leveransförmågan och att vi snabbt omsätter det i praktiken.

Längre ner i rapporten kommenteras respektive kod kopplat till väderberedskap mer ingående. I punktlighetsmättet som järnvägsbranschen använder (RT+5) ingår inte inställda avgångar. Tåg som kommit fram till sin slutstation högst fem minuter efter tidtabellen (RT+5) räknas som i tid.

Trafik sammanfattning november månad

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

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

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

Punktlighet: 88,6 procent

Kortdistanståg (pendel- och flygtåg) 93,3 procent.

Medeldistanståg (regionaltåg) 85,1 procent.

Långdistanståg (fjärr- och snabbtåg) 73,3 procent.

Obehöriga i spår, så kallat spårsporing drog ner punktlighetsresultatet med minus 0,3 procent

Trafik sammanfattning december månad och punktlighet 2025

När vi summerar punktligheten 2025 kom resenärerna på nio av tio tåg fram i tid när punktligheten förbättrades jämfört med de senaste åren. Fler persontåg och banarbeten än någonsin samsades i spåren, samtidigt minskade störningarna i trafiken.

Punktligheten nådde därmed det högsta resultatet sedan 2022 och förbättrades gentemot 2024 med 1,4 procentenheter och med 0,9 procentenheter jämfört med 2023.

– Det har funnits utmaningar i tågtrafiken under året som gått, men sett till helheten kom nio av tio tåg fram i tid och punktligheten går åt rätt håll.

Jämfört med året innan förbättrades punktligheten för både pendel- och flygtågen, regionaltågen och fjärr- och snabbtågen. Fjärr- och snabbtågen, som kör längre sträckor, ökade med 3,1 procentenheter.

I december, som ofta är en känslig vintermånad, nåddes en punktlighet på 92 procent, trots stormen Johannes som drabbade delar av landet under julhelgen.

Fler tåg – men färre trafikstörningar

Anledningarna till att fler tåg kom fram i tid jämfört med året innan är att antalet störningar som försenade trafiken minskade, både de som orsakats av infrastrukturen och av tågen med totalt över tio procent.

Orsaken till förseningar i tågtrafiken kan delas in i tre delar – fel orsakade av infrastrukturen, tågen, eller yttre faktorer som dåligt väder eller obehöriga i spår. Det sistnämnda påverkade punktligheten med minus 0,7 procentenheter 2025 och försenade över 10 000 tåg. 96,2 procent av tågen kom fram till sin slutdestination högst 15 minuter efter tidtabell enligt måttet (RT+15))

Punktlighet: 88,6 procent 2025. Punktlighet december 92 procent

Kortdistanståg (pendel- och flygtåg) 93,1 procent.

Medeldistanståg (regionaltåg) 85,6 procent.

Långdistanståg (fjärr- och snabbtåg) 72,7 procent.

Obehöriga i spår drog ner punktlighetsresultatet i december med minus 0,7 procent.

Trafik sammanfattning januari månad

I januari påverkades punktligheten när flera snöstormar svepte över landet. Totalt kom 85 procent fram punktligt, 94 procent kom fram max en kvart efter tidtabellen.

Det var en utmanande månad, främsta orsaken till ökade förseningar för resenärerna var flera snöstormar som påverkade både infrastrukturen och tågen. Vi har ett nära samarbete med våra entreprenörer för att vinterunderhålningen av järnvägen ska fungera.

Antalet snöstormsrelaterade händelser som försenade tågen ökade kraftigt under januari, framförallt första halvan. Totalt resulterade det i över 200 händelser och fler än 700 förseningstimmar, jämfört med 12 händelser som orsakade 73 förseningstimmar i december.

Redo för vinter – men extremväder påverkar ändå

Även om det är vinter varje år så kan snö och extrem kyla påverka tågtrafiken. Till exempel drabbade ovädret Anna stora delar av landet och skapade kraftiga snöstormar som orsakade förseningar. Det var bland annat stora mängder snö och is på fordon och i spårväxlar på många platser samtidigt som måste åtgärdas. 77 000 tåg i tid – det är lika många som kördes för tio år sedan.

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

Punktlighet: 84,9 procent

Kortdistanståg (pendel- och flygtåg) 91,2 procent.

Medeldistanståg (regionaltåg) 80,8 procent.

Långdistanståg (fjärr- och snabbtåg) 63,7 procent.

Obehöriga i spår, så kallat spårspning drog ner punktlighetsresultatet med minus 0,3 procent.

Trafik sammanfattning februari månad

I februari steg persontågens punktlighet med fyra procentenheter jämfört med januari. Vädermässigt var det en månad utan större händelser. Det kördes dessutom fler persontåg än någonsin för en februarimånad och 89,1 procent kom fram punktligt med totalt 87 000 framförda tåg. Aldrig tidigare har det gått så många persontåg under en februarimånad. 96,6

procent kom fram i tid inom 15 minuter efter tidtabellen. Resultatet är 4,2 procentenheter högre än januari.

Mer trafik och allt fler arbeten samsas i spåren

Det som möjliggör punktlig trafik är planeringen av tågens tidtabeller och alla banarbeten. Detta enorma pussel – med bland annat över en miljon persontåg under ett år – läggs tillsammans med branschen i en ny tågplan inför varje år. Hur tidtabellerna är planerade har bidragit till färre förseningar hittills i år jämfört med inledningen av de tre senaste åren.

Banarbets säsongen har redan dragit igång till exempel med fortsättningen av de omfattande upprustningsarbetena på Västra stambanan mellan Göteborg och Alingsås.

96,6 procent kom fram till sin slutdestination inom 15 minuter efter tidtabellen.

Punktlighet: 89,1 procent

Kortdistanståg (pendel- och flygtåg) 93,1 procent.

Medeldistanståg (regionaltåg) 86,5 procent.

Långdistanståg (fjärr- och snabbtåg) 74,6 procent.

Trafik sammanfattning mars månad

Persontågens punktlighet fortsatte att öka i mars när 91 procent kom fram i tid inom fem minuter efter tidtabellen. Vädermässigt var det även mars månad utan större händelser. Totalt kördes drygt 96 400 persontåg i mars när resenärer i hela landet reste med pendel-, regional- och fjärrtåg. 91,0 procent kom fram punktligt till slutstationen, alltså i tid inom fem minuter efter tidtabellen.

Punktlighetsresultatet är 1,9 procentenheter högre än februari och 0,7 procentenheter högre än mars 2025. Fler persontåg än någonsin kördes under en månad och över 97 procent kom fram i tid inom 15 minuter.

Punktlighet 91,0 procent

Kortdistans (pendel och flygtåg) kortdistans 94,7 procent

Medeldistans (regionaltåg) 88,8 procent

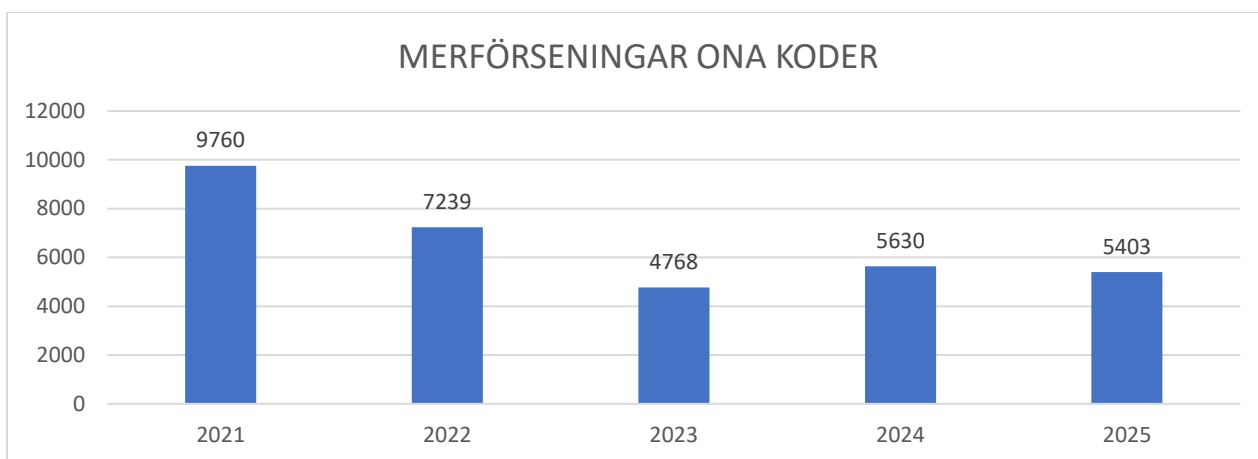
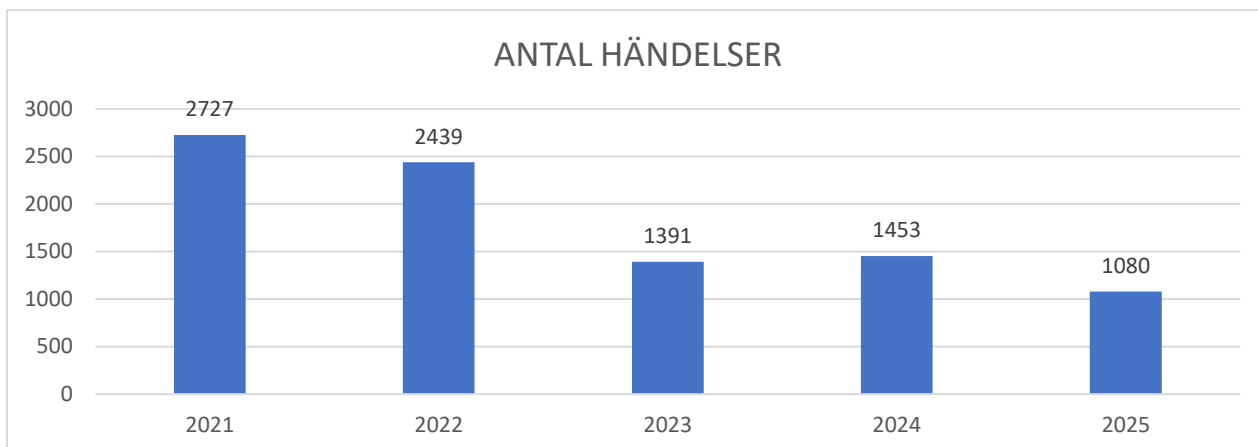
Långdistans (fjärr och snabbtåg) 77,8 procent

Obehöriga i spår ökade i mars efter en positiv nedgång i början av året, nästan 700 tåg försenades med mer än fem minuter till slutstationen

ONA koder (Olyckor och Tillbud orsakat av väder) 2021–2025

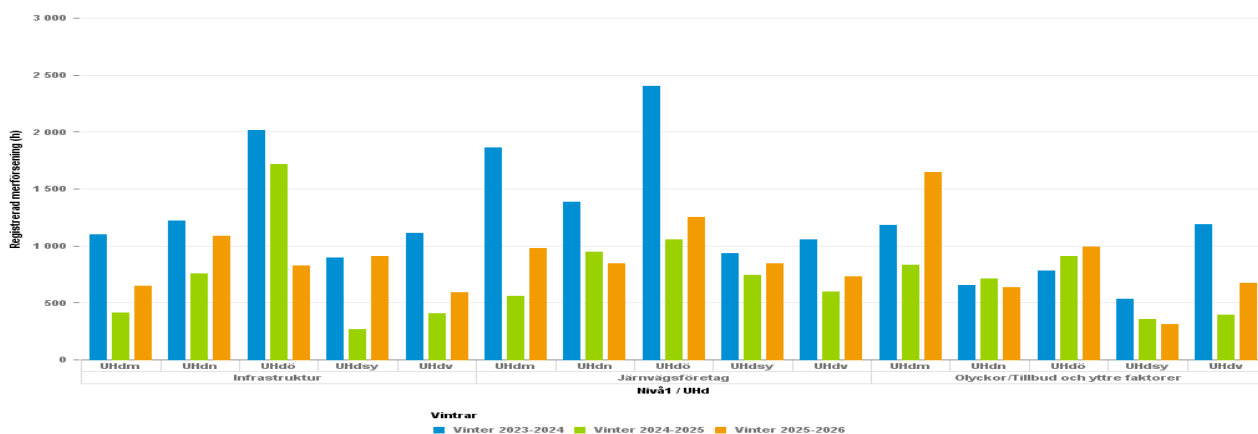
Samtliga koder kopplat till merförseningstimmar kopplat till ONA koder (exkl. hala spår) har trots den kraftiga utvecklingen av ökat antal tåg på den svenska järnvägen en positiv utveckling över tid. Den positiva utvecklingen beror till stor del på stärkt samverkan i branschen och att respektive aktör aktivt arbetat med förberedelser inför respektive årstid.

2025 minskade antal händelser ytterligare. Merförseningar minskade något jämfört med föregående år. Dom bidragande orsakerna beror till stor del på is på kontaktledning, åsknedslag och översvämningarna i Västernorrland under året.

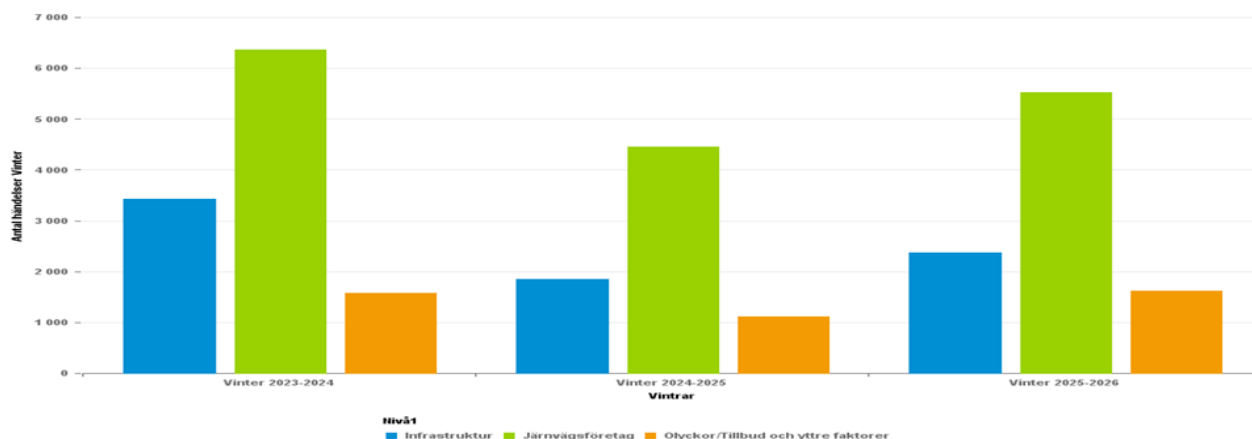


Merförseningar per region

Merförseningar per region och fördelning på respektive aktör på utvalda koder kopplat till vintern. Region Öst visar en stark förbättring för tredje året i rad. Övriga regioner har mindre uppgångar föregående år men mycket lägre än 2023–2024.

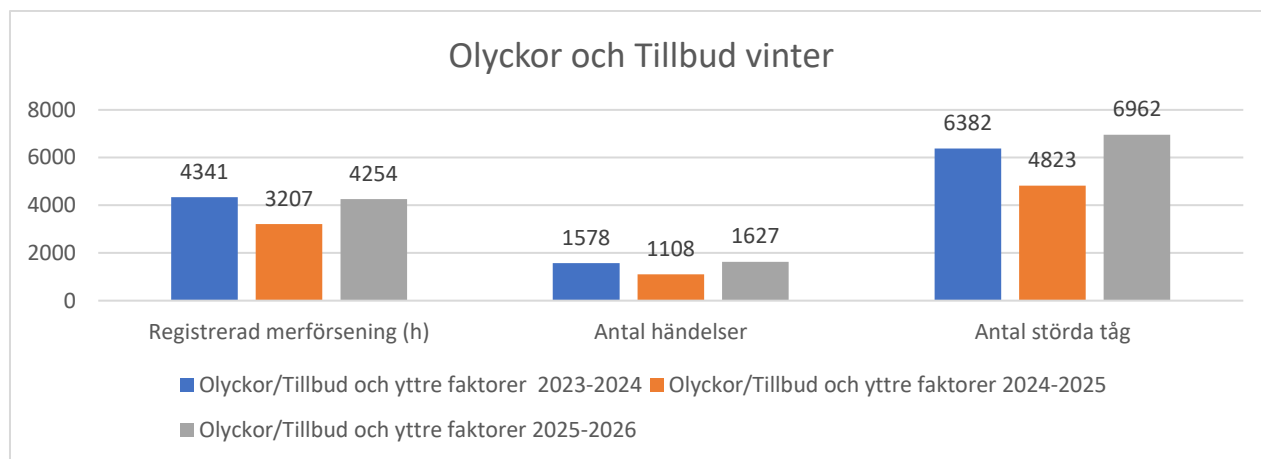


Antal händelser på utvalda koder kopplat till vintern.



ONA koder Olyckor och Tillbud (exkl. människa och hala spår)

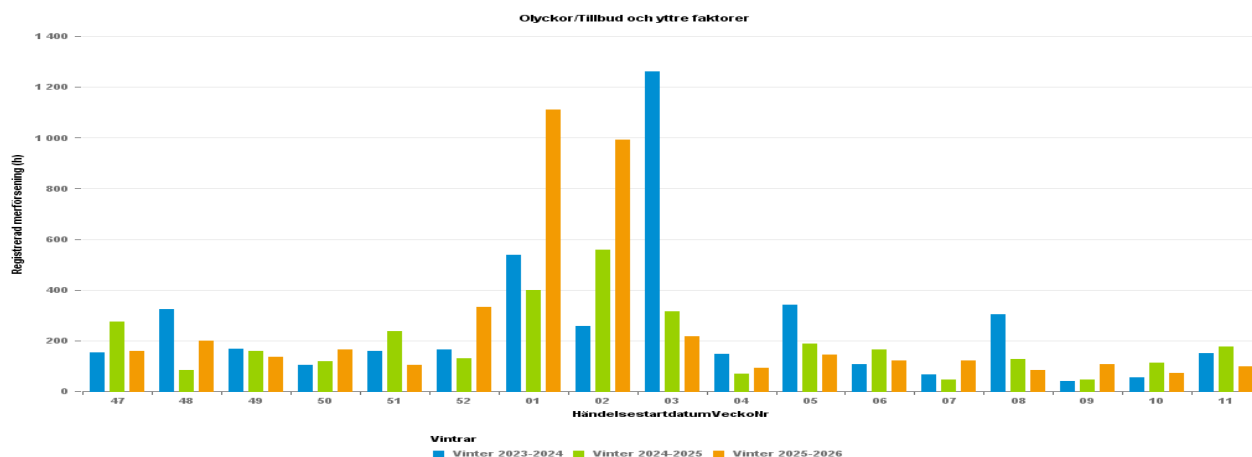
Antal händelser ökade något under vintern och som en konsekvens ökade även berörda tåg och merförseningar.



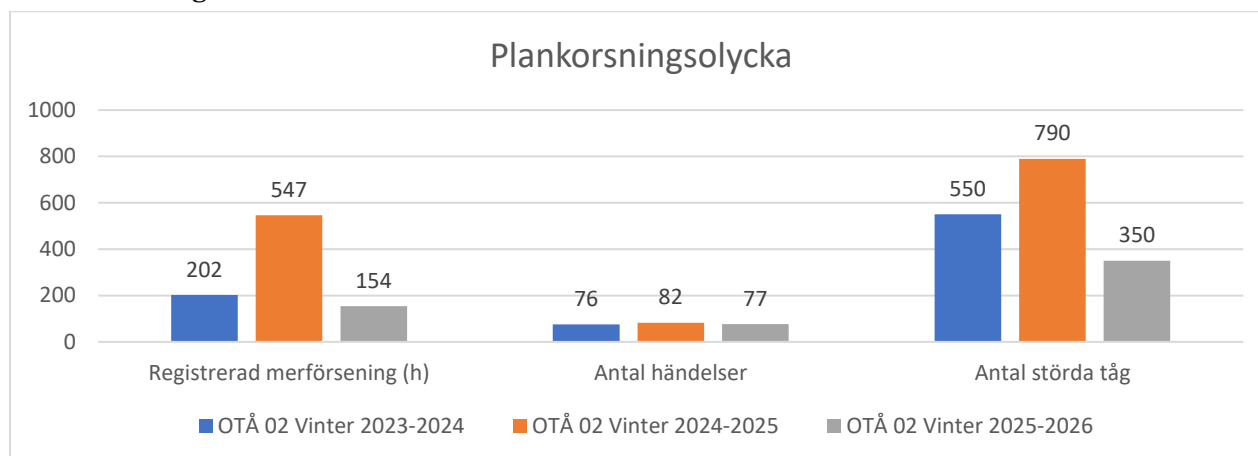
Vinterns 10 största händelser

Vecka	Datum	Bandel	UHd	Plats	Nivå3	Merförs (h)	Antal störda tåg
52	2025-12-25	334	UHdm	TC Gävle, Ånge, Boden	Storm/Snöstorm	184,2	46
48	2025-11-27	811	UHdö	Gripenberg	Uppkörd växel	64,9	47
47	2025-11-18	124	UHdn	Korsträsk	Spårhalka	57,2	22
02	2026-01-07	234	UHdm	Sundsvall C	Storm/Snöstorm	154,1	90
02	2026-01-06	118	UHdn	Tolikberget	Uppkörd växel	68,8	36
01	2026-01-03	334	UHdm	TC Gävle, Ånge, Boden	Storm/Snöstorm	362,3	397
01	2026-01-03	431	UHdö	Sala	Storm/Snöstorm	197,9	600
01	2026-01-03	413	UHdö	Södertälje C	Storm/Snöstorm	158,1	665
01	2025-12-31	303	UHdm	Gävle C	Storm/Snöstorm	71,3	26
01	2025-12-30	221	UHdm	Storlien	Storm/Snöstorm	61,8	31

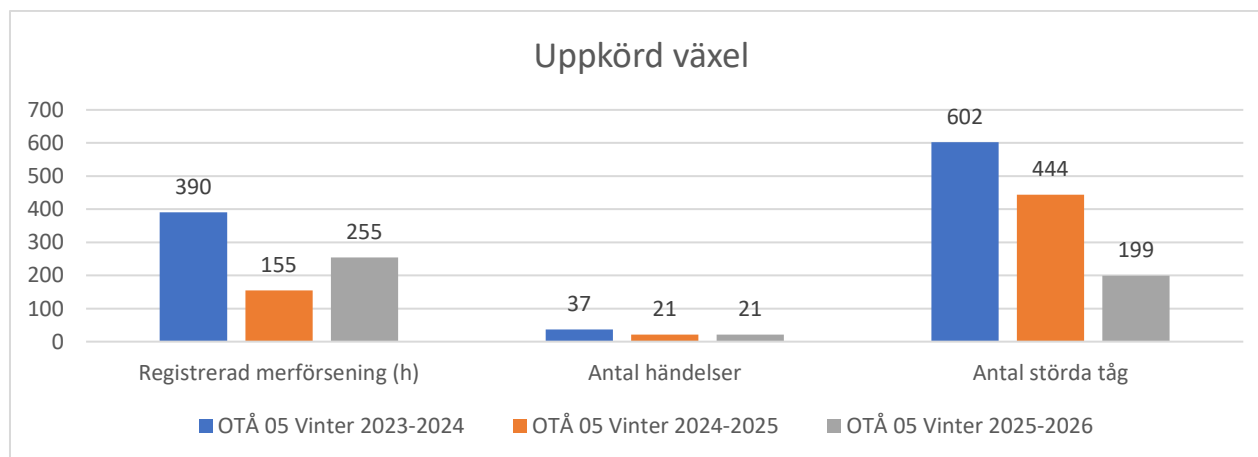
Merförsening per vecka på utvalda koder Stormen Johannes och den efterföljande stormen Anna gav avtryck i merförseningar under vintern.



Plankorsningsolycka har det skett en markant minskning i merförseningar och antal störda tåg dom senaste åren. Inga större allvarliga händelser under vinterperioden. Den vanligaste orsaken är lastbilar som rivit ner (bondfångare) och i ett fall även nedriven kontaktledning.



Uppkörd växel Antal störda tåg minskar ytterligare medan merförseningar ökar något. Antal händelser ligger på samma nivå som föregående år.

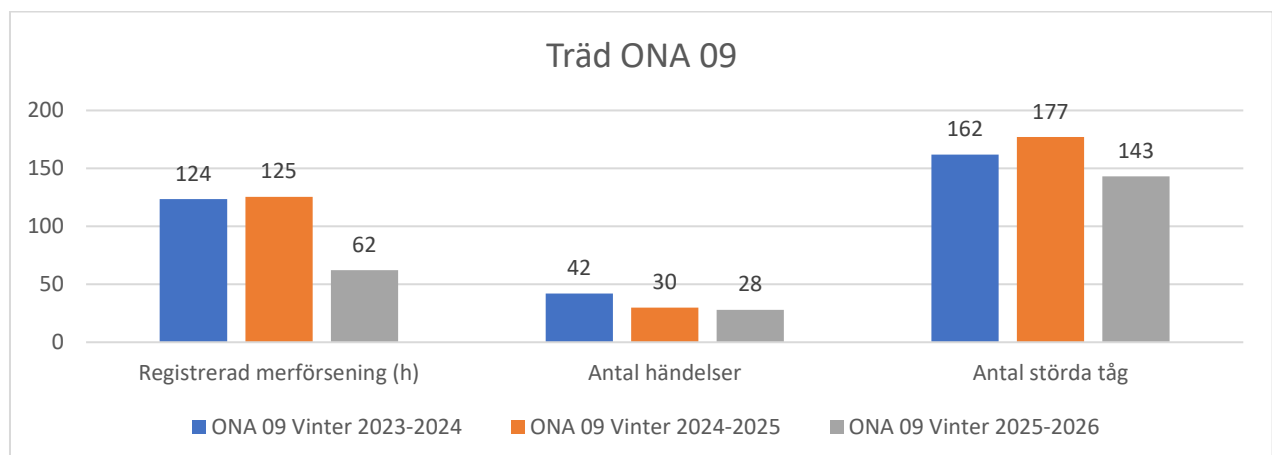


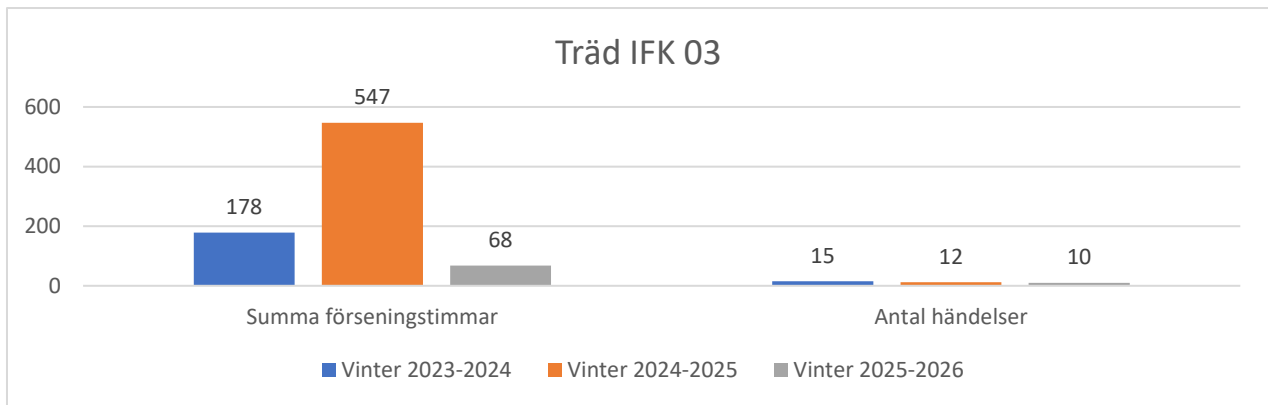
Träd Orsakskod träd delas i 2 olika koder. IFK 03 Trafikverket anses ha orsakat avtalsparten skada genom vållande om skadan orsakats av träd på Trafikverkets fastighet, eller på mark som omfattas av vegetationsröjningsservitut. ONA 09 mark som inte omfattas av vegetationsröjningsservitut på trädsäkrade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

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



Trädsäkring är en viktig robusthetshöjande åtgärd som innebär allt ifrån att hela bandelen åtgärdas, till enstaka åtgärder inom de områden på bandelen som orsakar de flesta störningarna för järnvägsdriften. För att i viss mån hantera de långa processerna arbetar Trafikverket med avverkning av problemområden genom frivilliga överenskommelser direkt med respektive fastighetsägare. Det pågår också ett projekt DUVA (intelligent datadrivet underhåll) för att utveckling pågår för att hitta områden där det finns träd nära (1,4 m) spänningsförande del. Målet är att på ett års sikt åtgärda de områden längs bandelen som orsakar minst 70 procent av störningarna. Vi kan redan nu se effekterna av utökad trädsäkring inom respektive kod.





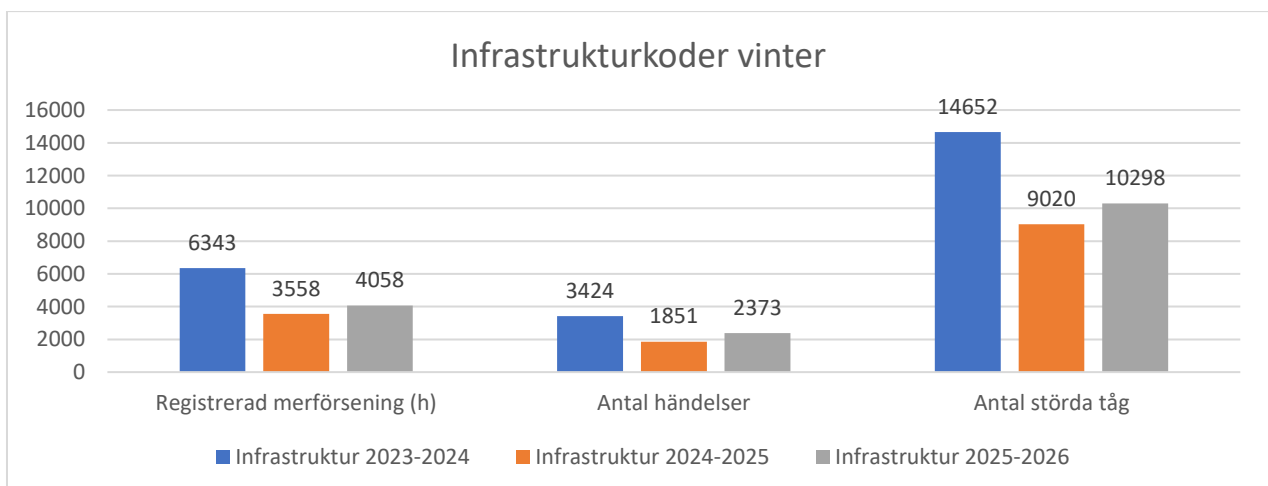
Större vintermaskiner

Under vintern har större vintermaskiner avropats vid större snöfall i stor utsträckning. Under stormarna Johannes och Anna var samtliga större vintermaskiner på uppdrag för att förstärka entreprenörer med snöröjning. Ett antal förbättringsinitiativ har identifierats på uppföljningsmöte inför kommande vintersäsong.

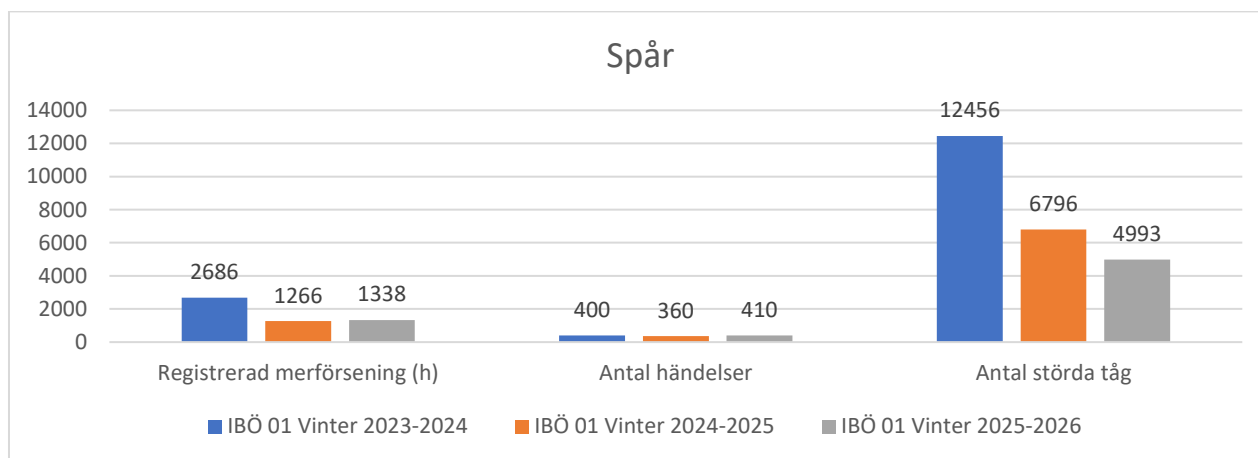


Infrastruktur vinter

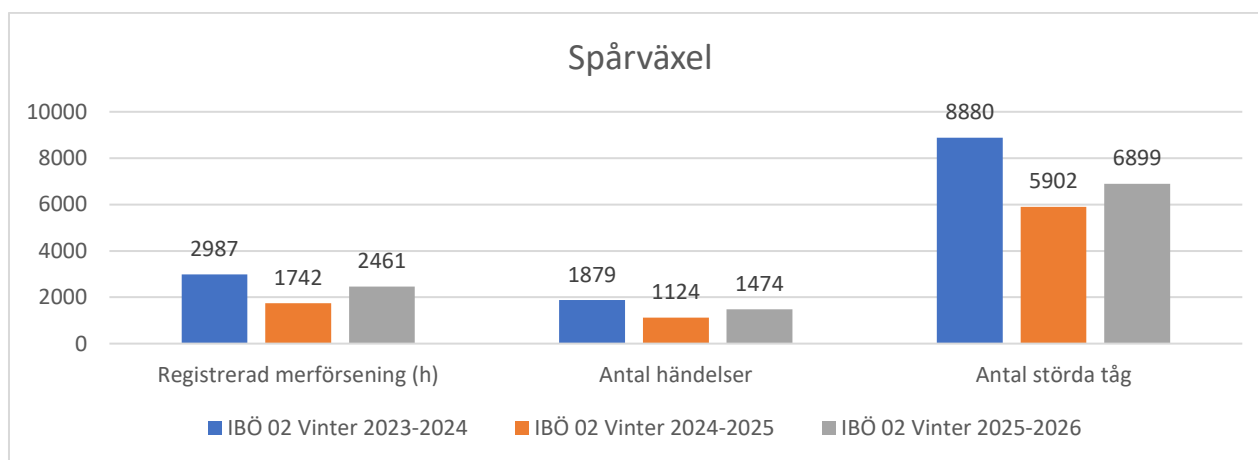
Utvalda koder kopplade till infrastrukturen som påverkas av väder.



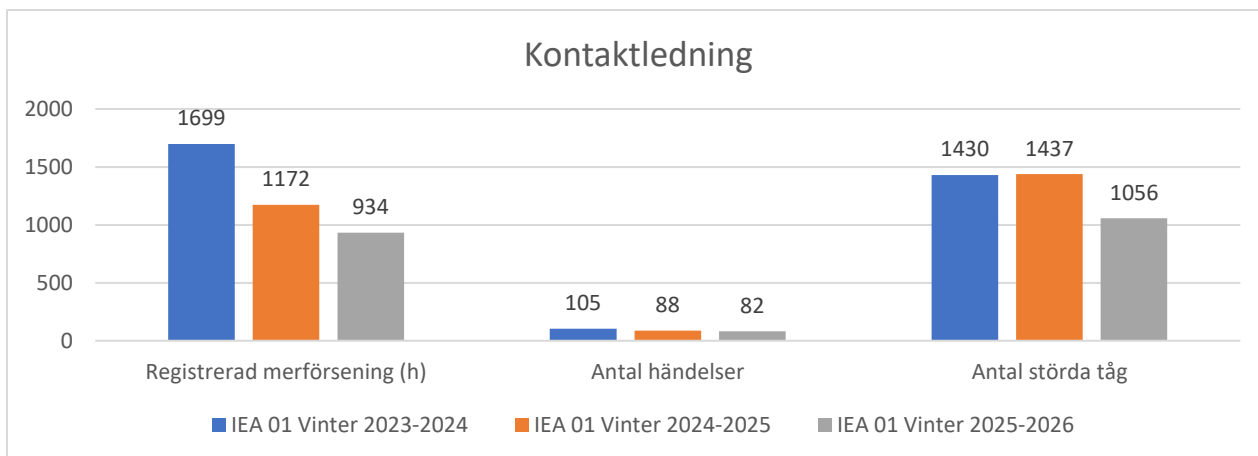
Spår visar en tydlig nedgång på antal störda tåg medan antal händelser ligger på en förhållandevis jämn nivå. Merförseningar ligger något högre än föregående år, men en halvering jämfört med tidigare år. Belagda spårledning är en av dom vanligaste orsakerna.



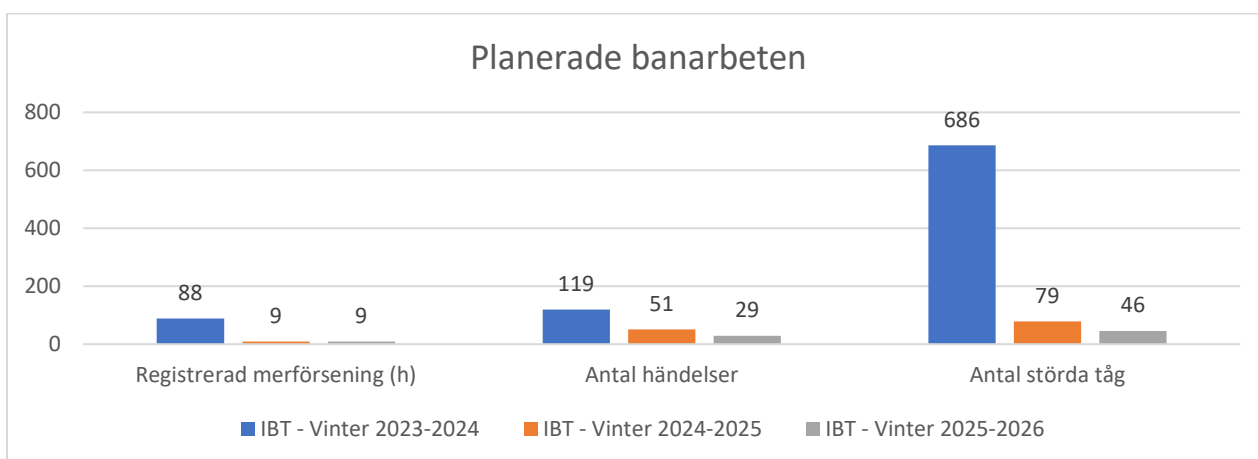
Spårväxel snö och is i spårväxlar är den största orsaken av alla felrapporter merförseningar under vinterhalvåret. En positiv utveckling har skett genom åren. Det pågår flera initiativ för att förbättra driftsäkerheten och underhållet av växelvärm och spårväxlar under vintern.



Kontaktledning En av anledningarna är projektet kontaktledningsfabriken som är ett gemensamt arbete över landet med målet att snabba upp takten till en fördubbling av de utbyten som görs årligen på olika platser. En tvärfunktionell arbetsgrupp deltar i stråkplaneringen och i dialogerna med leverantörer, transportköpare och tågoperatörer. Om samtliga järnvägsföretag skulle använda vinterkolskenor visar tidigare utredningar att antal händelser skulle gå ner ytterligare.

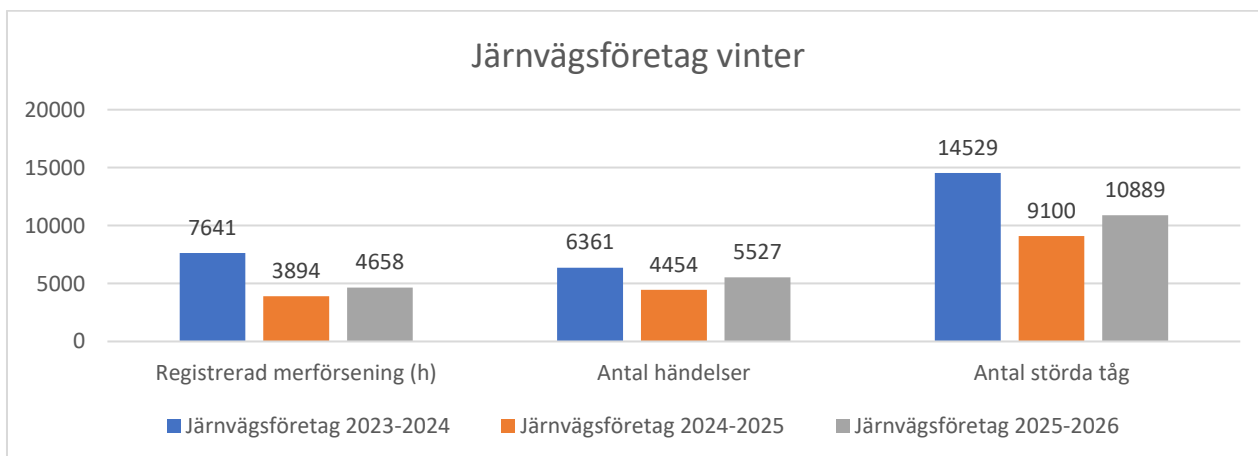


Planerade banarbete Ingår normalt inte i uppföljningen vinter men är värt att nämna. Effekten av ny organisation kring planering av banarbeten ger effekt. Det visar på en kraftig förbättring och tydlig minskning i påverkan av punktligheten.

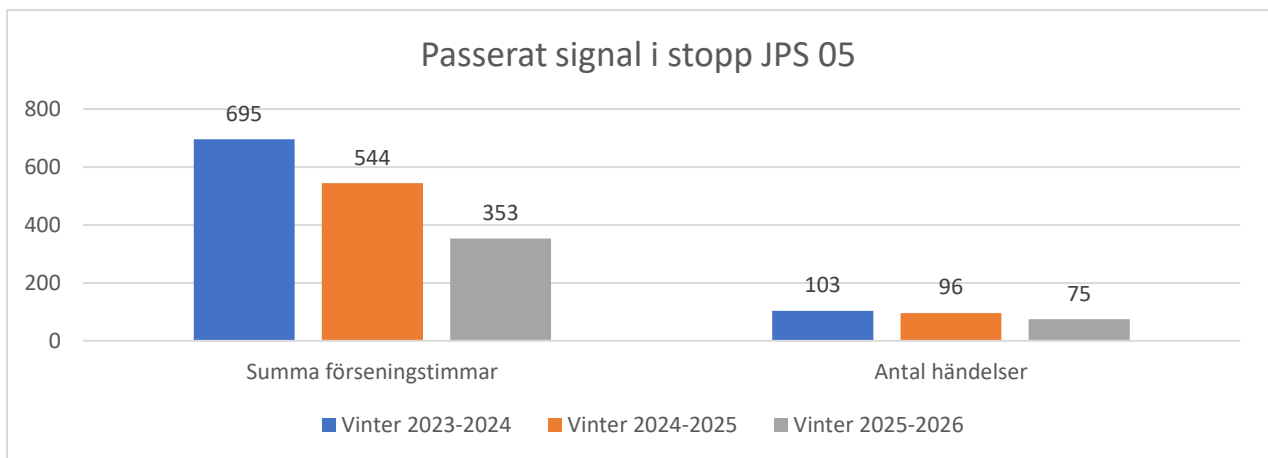


Uppföljning Järnvägsföretag

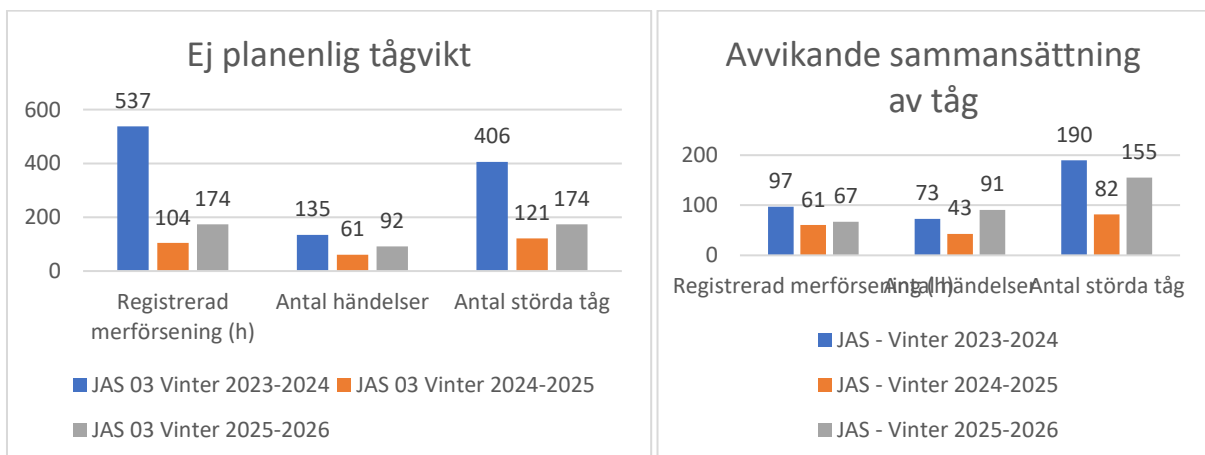
Samtliga utvalda koder kopplade till järnvägsföretag som påverkas av väder. Trafikvolymerna fortsätter att öka med fler ansökningar från 53 olika aktörer om tåglägen är det en positiv utveckling.



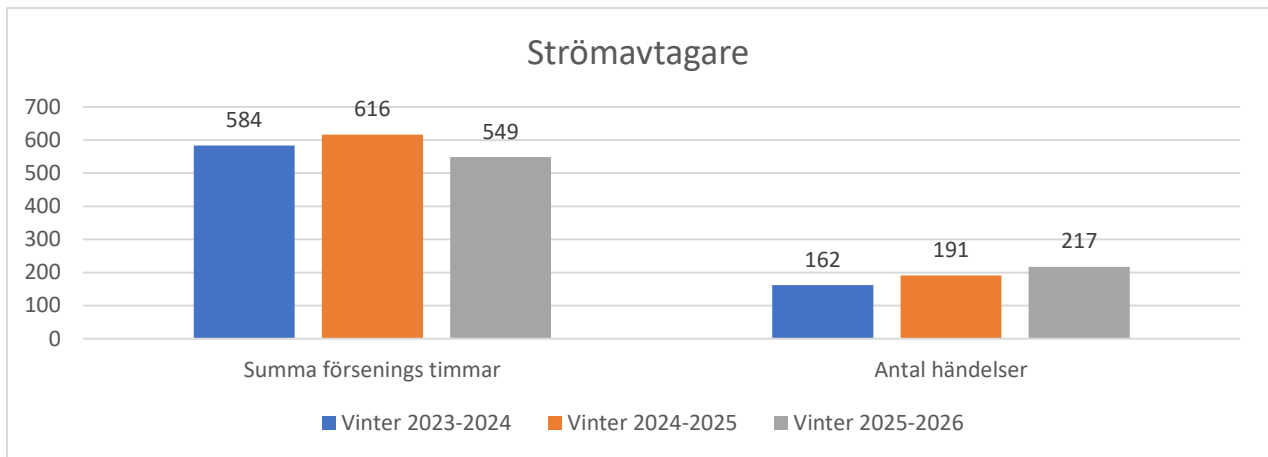
Tåg/växling/spärrfärd passerar stopp ställd signal. En fortsatt tydlig nedgång under vinterhalvåret. Ökad uppmärksamhet speciellt under och efter snöfall som skymmer dvärgsignaler är en anledning till nedgången, men fortsatt uppmärksamhet och snöröjning kring dessa signaler behövs stärkas för att ytterligare minska händelserna.



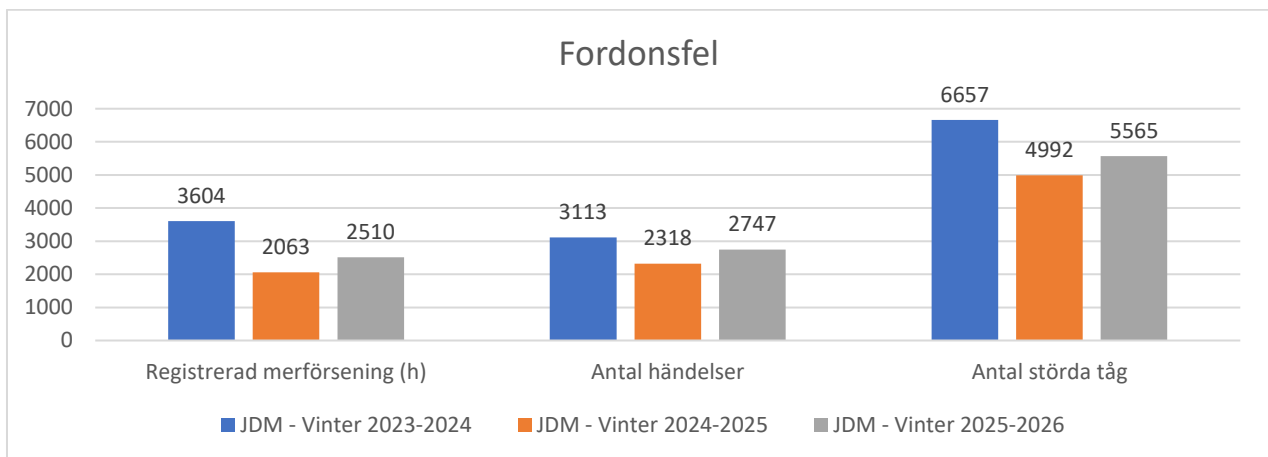
Avvikande planerad längd/vikt/hastighet Antal händelser i samtliga koder visar en uppgång. Avvikande sammansättning betyder att järnvägsföretagen kör för tunga och långa tåg än planerat. Konsekvensen är att hastigheten inte kan hållas och för långa tåg kan inte mötas som planerat, vilket orsakar störningar för övrig trafik.



Strömavtagare Vinterkolskenor visar ett mycket bra resultat på dom järnvägsföretag som använder dessa (året runt). Vinterkolskenan klarar frost och isbelagd kontaktledning mycket bra. Minskar även falska ADD och i flera fall rivna kontaktledningar.

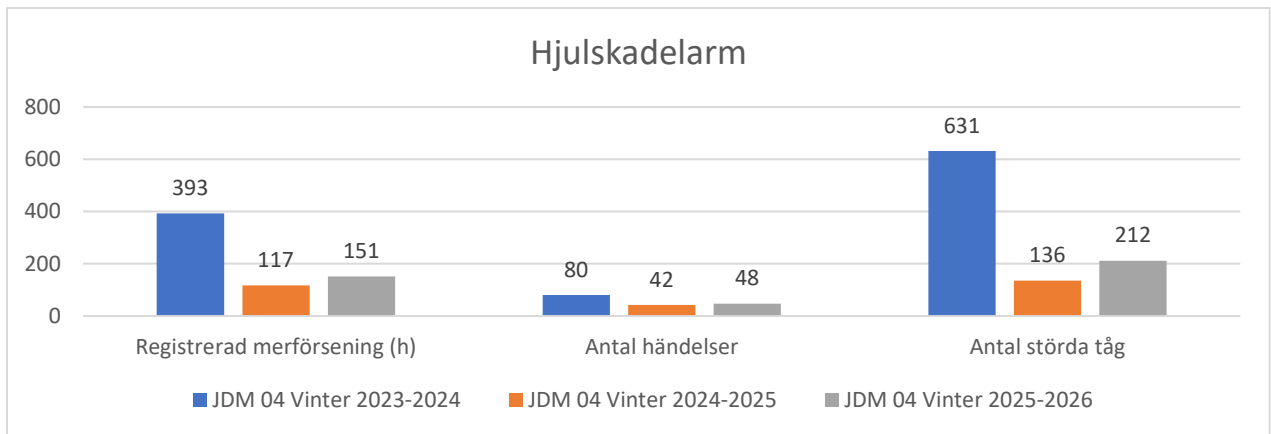


Fordonsfel är en samling till flera orsaker. Det är tydligt att vädret påverkar (funering) till och frånkoppling under perioder när det snöar och är kallt.

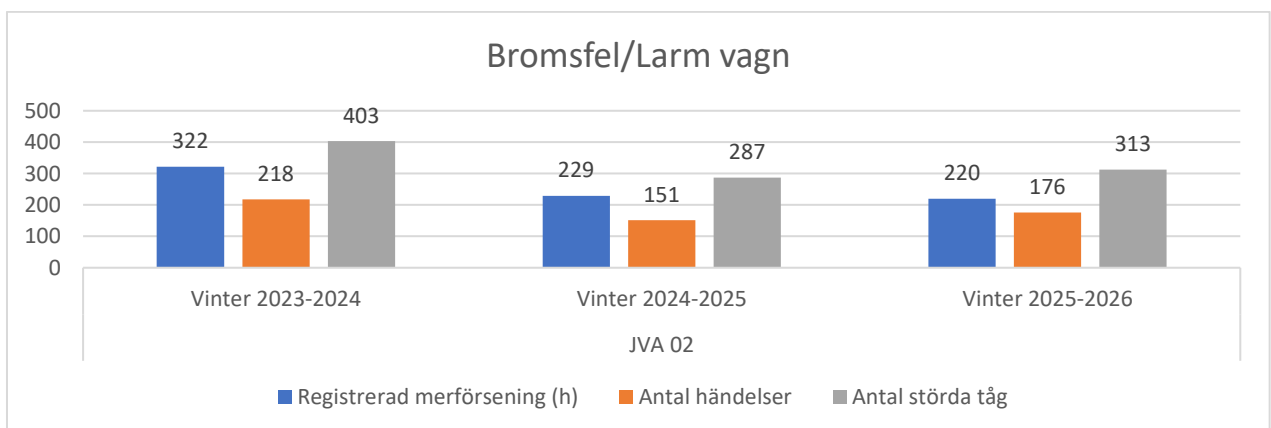
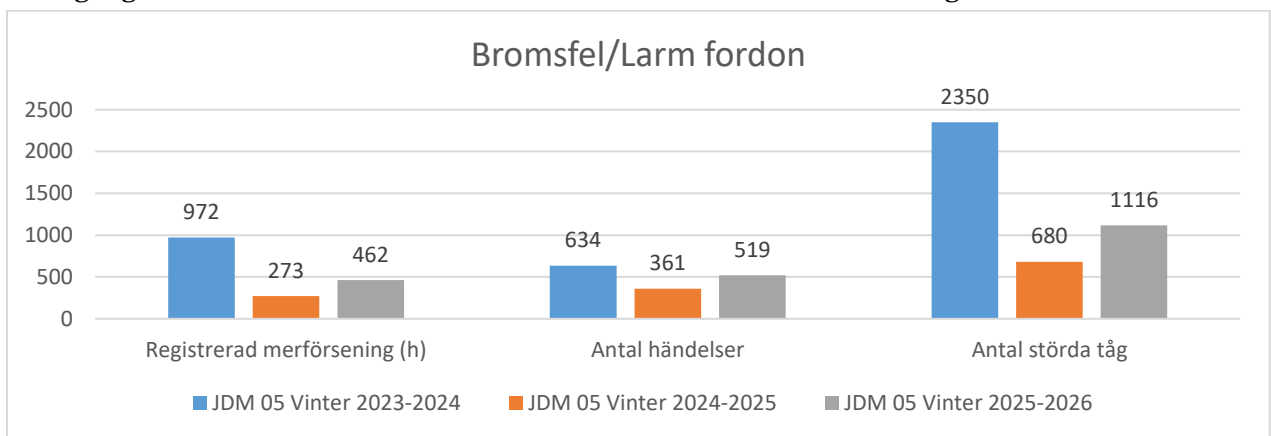


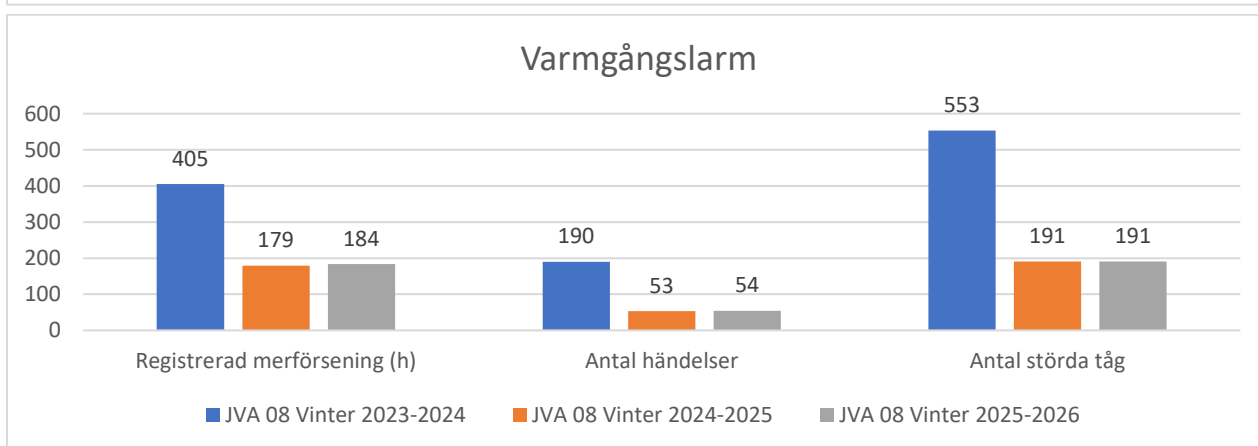
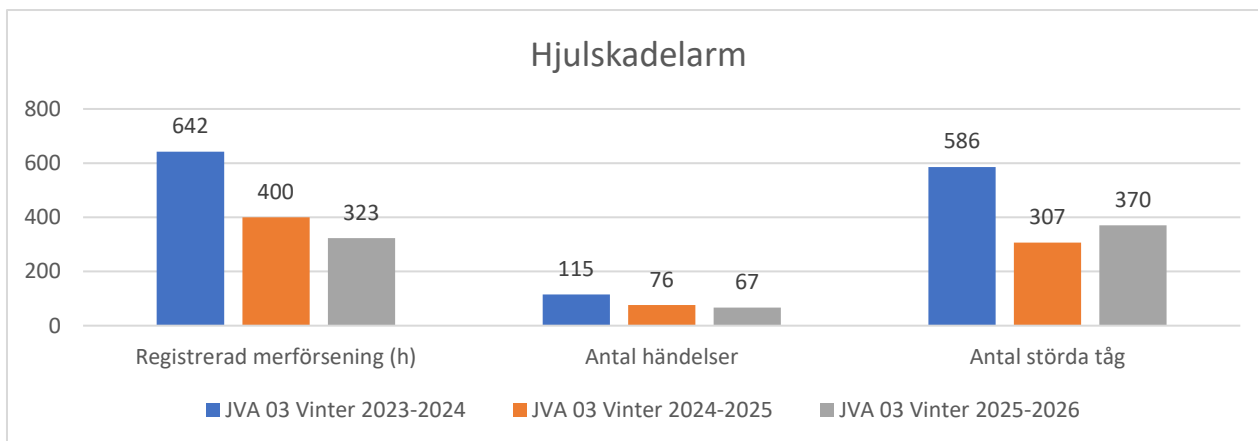
Bromsrelaterade fel har en positiv utveckling de senaste åren. Det har varit stort fokus på detektorövervakning för att i ett tidigt skede hindra uppkomsten av gnistor från fordon och vagnar för att undvika bränder och andra orsaker för att förhindra större störningar. Bromsrelaterade fel är en stor anledning till att vagnar blir uppställda på driftplatser och orsakar störningar i den planerade trafiken. 2023–2024 stod vagnar och fordon uppställda upp till 6 månader. Det har fokus på uppföljning och kommer att fortsätta under kommande år. Järnvägsföretagen har under vintern varit snabbare att hämta reparera och flytta dessa under vintern vilket kan jämföras med den kalla vintern 2023–24.

Hjulskadelarm fordon

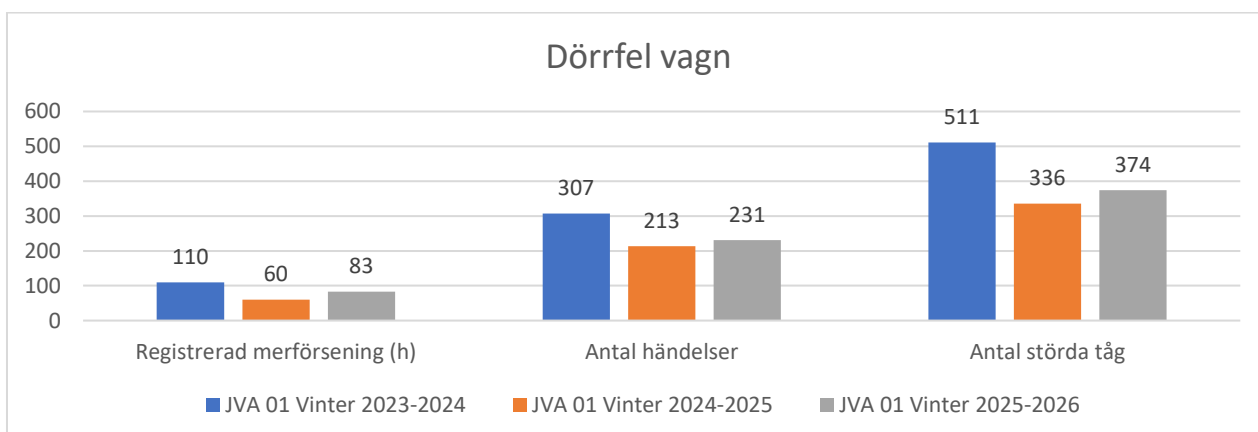
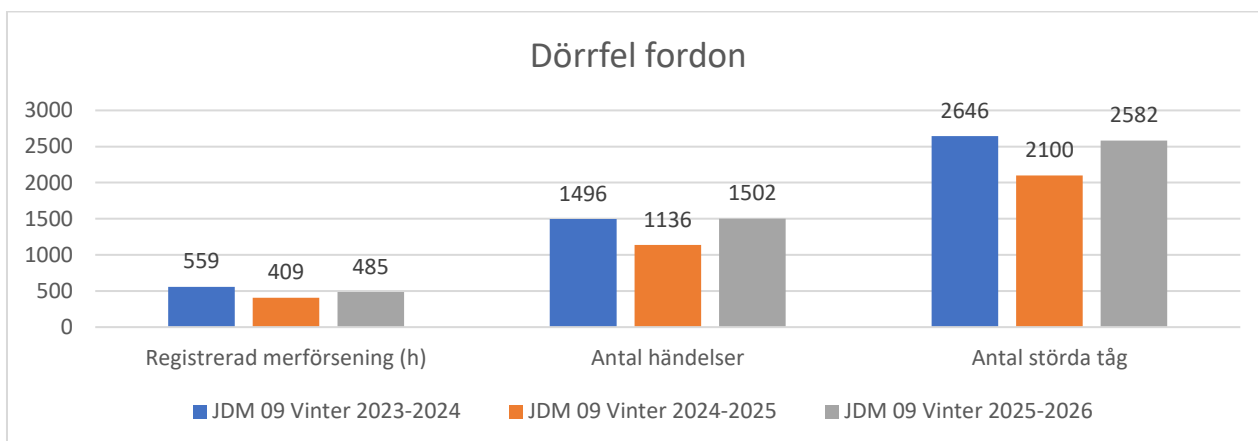


Vagn Bromsfel/Varmgångslarm/Bromsfel återkommande problemen med varmgångslarm hanteras tillsammans för att komma tillrätta med felaktiga larm.





Dörrfel Problem med dörrar är en tydlig orsak till problem under vintern.



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.

Det finns en brist i kunskapen om väderberedskapsplanen vinter och framtagna reduceringsplaner inte sprids inom organisationerna så att dom som möts har den kunskapen som behövs.

Ska vi bli bättre så måste deltagandet på uppstartsmöten och kund/veckomöten bli bättre.

Beakta risken för låg axellast i samband med snödrev och svårforcerad drivbildning och därigenom minska risken för urspårning.

Undvik i möjligaste mån att ploga ner snö från plattformar i spår. Det kan resultera i att snö/isklumpar slungas upp på plattformen när tåg passerar och då risk för personskada. Var gärna uppmärksamma på om det ligger klumpar kring plattformarna i spåret som släppt från tåg.

Ny punkt till nästa år är att på möten diskutera uppställda vagnar och fordon som ställs upp på driftplatser.

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 främst större vintermaskiner som avropas när det förväntas komma större mängder snö. Även 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. Reduceringsplaner reduceras lika oavsett vardag/helgdag och måste ses över och anpassas till trafiksituation.

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

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

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

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

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

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 och 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 eller MCF myndigheten för civil beredskap 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 torra och brandrisk blir allt vanligare och som leder 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, torra och eldningsförbud m.m.”

Kontakt

Vid frågor kring beredskapsplanens framtagna kontakta författaren av detta dokument.