

RAPPORT

Uppföljning vinter 2024–2025

Järnväg



Trafikverket

Postadress: Solna Strandväg 98, 171 54 Solna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Uppföljningsrapport vintern 2024–2025

Författare: Stark Sören, UHjnk

Dokumentdatum: 2025-02-19

Kontaktperson: Stark Sören, UHjnk

Innehållsförteckning

Bakgrund	5
Metod	5
Mål	5
Vädersammanfattning november månad	9
Sammanfattning uppföljningskoder	20
Infrastruktur	21
Järnvägsföretag	26
Olyckor och Tillbud 2020-2025	29
Planerade och direktplanerade arbeten	33
Åtgärder inför vintern	34
Förbättringsförslag	35
Utfall och analys efter vintern	36
Övrig Information	36
Mediehändelser	36
Större vintermaskiner	36
Placering större vintermaskiner	37
Nationell samordnare vinter	37
Nationella vinteråtgärder järnväg	37
Pågående förbättringar	37
Kommentarer från järnvägsföretagen	38
Verksamhetsområde Trafik och Underhåll	38
Återkoppling från NOL - Nationell operativ ledare	38
Klimat och väderscenario för Sverige	39
OPAL koder som analyseratsKontakt	40

Nya regioner

Vid årsskiftet 2023–2024 trädde den nya organisationen i kraft. Samtliga regionala verksamheter har nu samma geografi, och överensstämmer med Sveriges civilområden.



I o.

Bakgrund

Trafikverket tar fram nationella årstidsstyrda beredskapsplaner för varje årstid inom järnväg utifrån ett regeringsuppdrag, för att förebygga och minimera årstids- och väderrelaterade risker. De senaste åren har Trafikverket flyttat fram positionerna till att vara aktiva, synas och agera. Beredskapsplaner för järnvägen är en viktig del för att hantera utmaningar och förslag på åtgärder för att förhindra händelser som kan påverka järnvägen. Uppföljningsrapporten omfattar uppföljning av nationell beredskapsplan vintern, inom järnväg under perioden vecka 47–11, 2024–2025. Syftet med rapporten är att sammanfatta vintern och identifiera förbättringar. Information om väder har arbetats fram av SMHI. Statistik har hämtats från Trafikverkets datasystem, främst LUPP, på utvalda orsakskoder för vintern. Alla uppgifter är preliminära och för officiell statistik hänvisas till Trafikanalys, den myndighet som ansvarar för Sveriges statistik på transportområdet.

Metod

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

För att utveckla arbetet med beredskapsplaner och uppföljningsrapporter finns flera samarbetsytor. Uppstartsmöten med järnvägsföretag och entreprenörer, branschmöten och Tillsammans för Tåg i Tid (TTT) där Trafikverket tillsammans med övriga aktörer identifierar risker och följer upp effekter av åtgärder och förbättringsförslag.

Mål

Identifiera förbättringsförslag samt analysera den samlade hanteringen av vinterns störningar i järnvägstrafiken. Arbetet ska resultera i förslag på åtgärder inom gemensamma förbättringsområden och utvärdera effekter av åtgärder. Vi ska öka förutsättningarna för att få ut så mycket användbar kapacitet som möjligt för det ökande transportbehovet och öka genomförande av arbeten i spår. Detta kommer att resultera i ökad robusthet i anläggningen för järnvägsbranschen, ökad punktlighet och ökat förtroendet för tåg som transportmedel.

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. Årsskiftet 2022–2023 infördes en ny orsakskodlista. Kodlistan för beredskapsplaner kopplat till väder utökades från 23 koder till 51 koder. Dessutom förändrades regionindelningen vid årsskiftet vilket gör att jämförelsen från föregående år inte blir helt jämförbar och därför koncentreras på de senaste 3 åren.

Sammanfattning

Vinter utvärderas på koder kopplat till väderrelaterade händelser under perioden såsom naturhändelser, infrastruktur, olyckor och tillbud samt järnvägsföretag och djur. Längre in i rapporten redovisas utfallet för ett antal händelser, antal störda tåg samt merförsening.

Det som påverkar tågens punktlighet under vinterperioden följs upp på tre huvudområden, på koder relaterat till väder.

”Infrastruktur” - Skador på signal- och elanläggning, spår- och spårväxlar och framkomlighet kopplat till väderförhållanden.

”Järnvägsföretag” - Störningar orsakade av exempelvis lok- och maskinfel och terminal- och plattformshantering kopplat till väderförhållanden.

”Olyckor/Tillbud och yttre faktorer” – Signal passerat i stopp, uppkörda växlar, störningar orsakade eller kopplat till väderförhållanden och naturhändelser.

Många av händelserna går att förebygga i stor utsträckning genom förberedelser och samarbete. Uppföljning, information, utbildning och fortbildning är viktiga verktyg. Inte bara inför vinterns utmaningar, utan inför varje årstid, året runt.

95,5 procent av persontågen ankom inom 15 min enligt planerad tidtabell trots att trafikvolymen ökat kraftigt.

Framgångsrik samverkan under vintern

I södra halvan av landet har många upplevt en mild och snöfattig vinter. Norra delen av vinterperioden startade tufft redan vecka 47 med intensiva lågtryck med kraftig nederbörd och omfattande snöfall från Uppsala och norrut. Omfattande lågtryck med snöfall har regelbundet passerat region mitt och norr under vinterperioden. Järnvägsföretagen har i olika sammanhang framfört att hantering av snö fungerat mycket bra.

Förutom de ordinarie förberedelserna, som normalt utförs, togs inför vintern 2024–2025 ett större grepp på flera områden. Ambitionen är att arbeta med så lång framförhållning som möjligt genom samarbetet och samverkan.

Informationen har fungerat mycket bra inför och under vintern med vissa förflyttningar. Löpande väderbevakning skapar möjlighet till proaktivitet inför kommande väderrisker. Beredskapsarbetet initieras när väderprognoser eller faktiska väderobservationer bedöms kräva åtgärder utöver ordinarie rutiner.

Det var viktigt att säkerställa att åtgärder på problemområden som orsakade större problem under tidigare år utförts. Det handlar om att i god tid inför årstiden att förberedelserna är utförda och att det finns en robust plan för att hantera snöfall.

Tydliggöra vilka konsekvenser entreprenörer och järnvägsföretag kan förväntas sig av respektive beredskapsnivå och vilka förberedelser som behöver utföras.

Dagliga möten med Nationell och Regional ledning för att följa upp dygnet som gått och risker kommande dygn. Regional operativ ledning hanterar beredskap och driftnivå.

Den samlade riskbedömningen av vädrets påverkan på anläggning och fordon avgör vilken beredskapsnivå som ska gälla. Se riktlinje "TDOK 2017: 0362 Hantering väder- och årstidsstyrd beredskap järnväg"

Möten med järnvägsföretag med fokus på åtgärder. Lokföraren har ett stort ansvar och använder all sin kunskap för att framföra tåget. Att fordon är utrustade med vinterkolskenor med kortare intervaller för översyn under vinterperioden. Fokus på att informera driftledningen när frost eller is på kontaktledningen förekommer. Att lokföraren utför bromsning med huvudbromssystemet regelbundet, minst var 10:e minut. Att sanda till din kollega på områden där halka uppstår. Tillhandahåll broschyren "Så blir vi bättre tillsammans" i förarstöd och instruktioner där det är möjligt. Broschyren har laddats ner i stor omfattning och används i utbildning och information till operativ personal.

Oavsett vilken roll du har i branschen så är målet för alla att kapacitet, robusthet och punktlighet går hand i hand, vilket 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 mig och dig och alla andra och som går att lita på i alla väder. Information/utbildning/dialog och att varje persons engagemang är de viktigaste ingredienserna för att lyckas.

Merförsening/Störda tåg/Antal händelser

För att få en jämförelse med tidigare år väljs ett antal orsakskoder ut som är relaterade till årstiden med fokus på merförseningar. Koderna är valda för att fokusera på att identifiera åtgärder för att minska konsekvenserna på effekter av väderförhållanden. Punktligheten gick ner i början av vinterperioden, men ökade kraftigt i februari/mars. Den genomsnittliga förseningen för samtliga tåg var cirka 3 minuter och för samtliga försenade tåg cirka 7 minuter.

Förberedelser

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 är rätt utrustad och utbildad inför varje situation.

Vädervarningar är viktiga beslutsunderlag för samhället. Dagliga vädermöten med SMHI och vid risk för ökad påverkan är det flera möten varje dag. Det nya vädervarningssystemet har anpassats och arbetssättet har förändrats och ska användas under hela året för att planera så rätt resurser, material och utbildad personal finns för att åtgärda händelser som kan uppstå vid olika väderförhållanden. Väderprognoserna ska användas under hela året på veckomöten som genomförs på varje projekt. Är man rätt förberedd året runt så ökar punktligheten. Förtydliga risker kopplat till beredskapsperiod. Järnvägsföretagen och entreprenörers förberedelser och ansvar för att förebygga och minska risker och skada i Trafikverkets anläggning är av stor betydelse för en ökad punktlighet. Det har blivit tydligt vilka förberedelser och beslut som behöver utföras i god tid för att hantera störningar. 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. Dokumentet kommer att uppdateras under 2025. Även rutiner för klassificering för varje bandel på respektive trafikledningsområde uppdateras.

Utbildning är viktigt i att fortbilda sina förare och entreprenörer för att hantera och minska antalet händelser kopplade till väderhändelser. Lika viktigt är det att fortsätta utveckla branschen att året runt arbeta mer risker kopplade till väderpåverkan.

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.

Framgångsrik samverkan under vintern Förutom de ordinarie förberedelserna, som normalt utförs inför vintern togs ett större grepp på flera områden. Ambitionen är att arbeta med så lång framförhållning som möjligt genom samarbetet och samverkan. Samtliga projekt har inför och under vintern fokuserat på att följa upp att förberedelserna är klara i god tid och att entreprenörernas planer har fungerat. Större vintermaskiner har använts i stor utsträckning. Vintern började tidigt efter ostkusten med stora nederbörds mängder. I den södra delen av landet har det inte varit några större snöfall. I norr har man drabbats av återkommande lågtryck med stora snöfall och hårda vindar större delen av perioden.

Vädersammanfattning november månad

November spretade åt olika håll, temperaturmässigt. I Norrland gjorde ett par portioner med rejäl mildluft besök och månaden blev varmare än normalt och ett flertal platser noterade den 8:e nya värmerekord för november. I södra Sverige både började det och slutade det med milt väder. Men däremellan kom en period då kalluft med besked täckte hela landet vilket ledde till en mycket tidig ankomst av vintern i stora delar av Götaland. Under denna period presenterade sig också lågtrycket Jari som bjöd på ett ordentligt snöväder över Uppland och Norrlands kustland med mellan 3–6 dm snö på många håll. För flera stationer i Lappland var det en av de varmaste novembermånaderna som uppmätts.

Den 17 november började kall luft leta sig ned över landet och under ungefär en veckas tid var det vinterlikt i så gott som hela Sverige. Efter ostkusten mellan Uppsala till Umeå föll mer nederbörd än normalt.

Den 19 november var det något av lugnet före stormen. Under dagen förstärktes snöfall över norra Norrland kopplat till en front som sakta rörde sig söderut. Och i söder mulnande det efterhand när ett djupt lågtryck närmade sig innebar detta tilltagande nordvind även över östra Svealand och södra Norrlands kustland och i och med detta drog det även in en hel del snöfall. Gävle som sedan dygnet innan haft snöfall fick 35 cm nysnö under kvällen och natten. I Uppsala där det tidigare varit barmark lade sig ett 30 cm tjockt snötäcke. Den 21:e fortsatte lågtrycket norrut vilket innebar att hela Norrlands kustland efterhand fick snöfall och hårda nordvindar, längs kusten stormbyar. Samtidigt fortsatt det snöa över östra Svealand och en del snöbyar förekom även över nordöstra Götaland.

Den 22 november fortsatte snöfallet i Norrland kopplat till lågtrycket Jari som rörde sig långsamt vidare norrut. Över Västerbotten kom det på flera håll över 30 cm nysnö på ett dygn. Exempelvis ökade snödjupet på sina håll i Västerbotten med 50 cm till ett 70 cm tjockt snötäcke.

Den 23 november växte en högtrycksrygg tillfälligt in över södra Sverige och det var klart i större delen av landet. I Norrlandsfjällen drog det dock in en del snöbyar.

Den 27 november fortsatte högtrycket att ge mest klart väder över Norrland medan Götaland och Svealand hade mycket moln och en del regnskurar, i Värmland och Dalarna snöbyar. Samtidigt rörde sig ett lågtryck österut vilket gav tilltagande vindar och regn över södra Götaland under natten till den 28:e. Regnet drog bort österut på dagen och istället växte en högtrycksrygg in över södra Sverige med svaga vindar och uppehåll. Ett lågtryck rörde sig österut vilket gav snöbyar och hårda vindar med stormbyar i Lapplandsfjällen den 28:e och 29:e.

Den 30 november trycktes högtrycksryggen i söder bort österut och ett omfattande lågtrycksområde över norska havet närmade sig åter Sverige.

Trafiksammanfattning november

November tog främst pendel- och regiontågen ett litet, men för järnvägen, viktiga steg i rätt riktning. Ovädret med hårda vindar och kraftigt snöfall som drabbade främst ostkusten mellan Uppsala till Umeå 19–22 november, under dessa vintriga dagar blev vart fjärde tåg mer än fem minuter försenat. Dock var det få inställda avgångar, så trots det minst sagt utmanande vädret, tuffade tågen på och tog resenärerna till sina destinationer både smidigt och säkert om än några minuter för sent. Utöver snöstormen är det i huvudsak hastighetsnedsättningar kopplat till banarbeten som påverkat trafiken. Trafikutvecklingen fortsätter och det framfördes mer än 90 000 persontåg under månaden. Ett utökat trafikutbud är följden av den fortsatt stora efterfrågan på ett både spårbart och hållbart resande.

Under november blev 1 291 tåg påverkade av obehöriga i spår.

Punktlighetsresultat

Pendel- och flygtåg 92,7 procent.

Regionaltåg 83,1 procent.

Fjärr- och snabbtåg 66,3 procent.

Fjärr- och snabbtåg: 73,5 procent. Den genomsnittliga förseningen för alla tåg i november var 3,13 minuter och för försenade tåg 7,37 minuter.

95,3 procent av persontågen ankom inom 15 min. efter tidtabell

Alla uppgifter är preliminära. Av datatekniska skäl redovisas inga uppgifter kring akut inställda avgångar. För officiell statistik hänvisas till Trafikanalys, den myndighet som ansvarar för Sveriges statistik på transportområdet.

Vädersammanfattning december månad

December aktiva trafiken av lågtryck västerifrån bidrog tidvis till mycket blåsig väder och mer nederbörd än normalt i fjällen. Några stationer uppmätte förhållandevis hög dygnsnederbörd och på vissa håll rekordnederbörd sedan mätningarna började 1939. I södra Lapplandsfjällen nådde medelvinden orkanstyrka under julhelgen och på årets näst sista dag, som mest 38,6 m/s med byvindar på 43,2 m/s. Högst byvind under månaden registrerade i norra Lapplandsfjällen med 46,7 m/s.

Natten till den 17 december passerade lågtryck över Norrland. Delar av Jämtland fick stora mängder nysnö mellan 35 cm nysnö och ett sammanlagt snödjup på 65 cm. Avtog efterhand då en högtrycksrygg passerade. Till ett djupt lågtryck 18 december och nederbördsområde spred sig upp över landet under dagen. i mellersta Lapplandsfjällen 34 cm nysnö. Blåsig väder på de flesta håll. I Västerbotten fick 41,0 mm. Den aktiva lågtryckstrafiken på norska havet bidrog till flera tillfällen med blåsig väder i framförallt Lapplandsfjällen.

I södra Sverige var det fortsatt blåsig Visingsö i Vättern hade en byvind på 30,9 m/s. Vilket var rekord för en decembermånad.

23 december. I söder drog lågtrycket bort men under dagen föll stora mängder snö i delar av Dalarna med upp till 29 cm nysnö. Vinden tilltog i fjällen och splittrade områden med nederbörd rörde sig österut över landet.

Ett nytt lågtryck rörde sig norrut längs Nordnorges kust gjorde att varmare luft strömmade in över Sverige på juldagen. Temperaturen nådde upp i 10,1° i norra Värmland. Längre norrut hade Östersund-Frösön flygplats i Jämtland 9,0° den 25 december och Älvsbyn i Norrbotten 8,6° den 26 december.

Lågtrycket medförde även mycket blåsig väder i fjällen under julhelgen, med en medelvind på 35,1 m/s den 25 december och en byvind på 42,7 m/s den 26 december. Lågtrycket, tillsammans med ett efterföljande dellågtryck, gav även snöfall och regn i Norrland den 25–26 december. Det var snöfall eller snöbyar i Lapplandsfjällen och mycket blåsig på kalfjället den 27 december.

Den 28 december, ett nytt omfattande lågtrycksområde närmade sig Skandinavien och rörde sig norrut och gav blåsig väder i hela Sverige. På västkusten blåste stormbyar. Områden med snöfall passerade österut över Norrland och i Storlien-Storvallen i Jämtlandsfjällen ökade snödjupet med 23 cm. Under kvällen och fram till morgonen den 30 december passerade ett område med regn och snö österut över södra Sverige.

Lågtrycket passerade norr om Sverige den 30 december och gav fortsatt blåsig väder, särskilt på kalfjället i Lappland. I Stekenjokk nådde medelvinden upp i 38,6 m/s och byvinden 43,2 m/s.

Trafiksammanfattning december månad

Under december nådde 80 558 av 90 261 framförda persontåg sin slutstation i rätt tid vilket gav ett punktlighetsresultat på 89,2 procent som både inleddes och avslutades med rejält vinterväder i stora delar av landet. Punktligheten för 2024 summerades till 87,2 procent för de totalt 1 065 954 persontåg som avgick under året. December blev den näst bästa månaden för persontågens punktlighet under 2024. Bäst gick trafiken under den andra halvan av månaden. Kortdistanstågen, som står för hälften av all trafik fick en punktlighet på över 94 procent.

Trots alla utmaningar kom betydligt fler tåg kom fram i tid under 2024 än året innan.

Av de 1 065 954 persontåg som rullade på spåren under 2024 ankom 930 028 sin slutstation i rätt tid. Trafiken har sedan 2001 ökat med drygt 65 procent. Punktligheten har skiftat från 94,9% (2020) till 87,1 (2010). Jämfört med 2020 har persontågstågsantalet ökat från 938 072 tåg till 1 065 954 tåg 2024 = 13,6 procent.

Nu är trafikökningen inte den enda "boven" till de sjunkande punktlighetsresultaten, även intensivare upprustningen av Infrastrukturen (banarbeten) påverkar punktligheten negativt. Banarbetena (med hastighetsnedsättningar som följd) är helt nödvändiga, men försenar tågtrafiken medan de pågår.

En tredje orsak till den sjunkande punktligheten är olyckor/tillbud på grund av mänskligt beteende påverkar det totala punktlighetsresultatet med -1,46 procentenheter, knappt två tusen persontåg försenade på grund av obehöriga i spår.

Av de 90 261 persontåg som rullade på spåren i december 2024 ankom 80 558 sin slutstation i rätt tid. Trafiken har sedan 2001 ökat med nära 60 procent.

Punktlighetsresultat

Pendel- och flygtåg: 94,3 procent.

Regionaltåg: 85,5 procent.

Fjärr- och snabbtåg: 73,5 procent.

96,3 procent av persontågen ankom inom 15 min. efter tidtabell (RT+15) = 2,7 procentenheter högre än dec. 2023.

Den genomsnittliga förseningen för alla tåg i december var 2,58 minuter och för försenade tåg 7,09 minuter.

Vädersammanfattning januari månad

Inte bara trafikökningen på järnvägen slår rekord. Även trafiken av lågtryck slog rekord under januari och bidrog till en händelserik vädermånad.

Den 1 januari gav snöovädret stora nederbörds mängder på nyårsdagen i södra Sverige, men under några timmar övergick snöandet över i regn i ett begränsat område runt Laxå. Regnet orsakade kraftig isbeläggning på kontaktledningen, vilket orsakade stora förseningar på sträckan under ett dygn.

3–5 januari gav snö eller snöbyar i framförallt fjällen.

Den 6–7 januari gick väderberedskapen upp i orange vädervarning över stora delar av Sverige för kraftigt snöfall i kombination med hård vind. Järnvägens väderberedskapsnivå höjdes på flera områden till nivå 2 eller 3 och Trafikverket gick upp i krisberedskap. Järnvägen var väl förberedd och samtliga större vintermaskiner aktiverades och förflyttades till dom områden där behovet var som störst, i god tid.

Den 13 januari passerade återigen ett snöfallsområde österut över norra Sverige med upp till 3 dm nysnö.

Den 17–18 januari, gav ett lågtryck absoluta vindrekord (orkan) på mellan 40–50 m/s vid några stationer i Norrland i kombination med snö. I Götaland 2–3 dm snö. Västergötland fick över 3 dm, Dalsland 5 dm vilket är nytt januarirekord. Några sträckor stängdes av efter stormen och röjning av ett större antal träd och snö påbörjades när arbete kunde utföras säkert. Efter ostkusten föll det på vissa håll över 3 dm snö. Några stationer hade nu på fyra dygn fått sammanlagt 81,5 mm.

Den 19 januari passerade återigen ett lågtryck österut över norra Norrland med uppmätta vindar på nästan 40 m/s, tillsammans med ett snöfallsområde som gav över 2 dm snö.

Den 21 januari var mild på många håll, men i Norrland gav högtrycksryggen klart och kallt väder till en början men ett snöfallsområde bredde ut sig över Norrland och gav omkring 15 cm nysnö i Jämtland och Medelpad.

Den 24 januari rörde sig ett nytt djupt lågtryck med tillhörande nederbördsområde nådde in över sydvästra Sverige under eftermiddagen och fortsatte upp till Norrland. Sammanlagt kom omkring 1,5 dm snö på flera håll i landet. Stormen Éowyn rörde sig åt nordost den 25–26 januari samtidigt som den försvagades. I Jämtlandsfjällen uppmätte 25,6 m/s i medelvind och 31,4 m/s i byvind på eftermiddagen.

28 januari kom ett lågtryck in över östra delen och fortsatte norrut längs ostkusten den 29–30 januari kom det mellan 1–3 dm snö efter norrlandskusten.

Trafiksammanfattning januari månad

Preliminära siffror för januari 2025 visar att 81 859 av 94 387 framförda persontåg nådde sin slutstation i rätt tid vilket gav en punktlighet för persontågen på 86,7 procent. Årets första dagar kom helt att färgas av att kontaktledningar i Laxå drabbats av isbildning efter att det inte gått några tåg under nyårsnatten. Det bidrog till att inledningen på 2025 blev tuff för persontrafiken även om punktligheten jämfört med januari 2024 blev betydligt bättre, fyra procentenheter upp.

En annan händelse som fick synbar påverkan på trafiken under januari var ett stort antal sprickor som upptäckts på spåren söder om Stockholm under besiktningar med hjälp av ett ultraljudståg. Under januari kunde vi se ovanligt många händelser i just Stockholmsområdet, och eftersom en tredjedel av alla tåg i Sverige antingen ankommer till, avgår från eller passerar Stockholm får störningar här stort genomslag på järnvägens totala punktlighet. Det gör också att jag tror att man i andra delar av landet kan ha en helt annan uppfattning om hur tågen har gått än resenärer i Stockholmsområdet.

Totalt avgick drygt 94 000 avgångar under januari 2025, en ökning på ca 5 procent, något som ligger i linje med den ökning i antal tågkilometer.

Dessvärre ökar även antalet störningar på grund av obehöriga i spår. Under januari blev över 2000 persontåg påverkade, varav drygt 1 300 så pass mycket att de blev mer än fem minuter försenade till sin slutstation.

Återkommande hårda vindar och omfattande snöfall under januari gjorde att snö fastnade på fordonens underred och bromsar. Vilket får till följd att flertal tåg fick tjuvbroms eller varmgångslarm.

Punktlighetsresultat

Pendel- och flygtåg: 91,8 procent.

Regionaltåg: 83,1 procent.

Fjärr- och snabbtåg: 70,0 procent.

Antal framförda: 7 656.

95,6 procent av persontågen ankom inom 15 min. efter tidtabell (RT+15) = 2,7 procentenheter högre än jan. 2024.

Den genomsnittliga förseningen för alla tåg i januari var 3,18 minuter och för försenade tåg 7,45 minuter.

Vädersammanfattning februari månad

Februari bjöd sammanfattningsvis på torrt och högtrycksbetonat väder i hela landet under större delen månaden. I samband med mycket mildt väder i norra Norrland noterades nya februarirekord.

6–7 februari passerade ett lågtryck åter och uppmätte i Lappland 44,0 m/s i byarna och 29,1 m/s i medelvinden.

21 feb skedde en väderomläggning till ostadigt och mildt eller mycket mildt väder i hela landet. I samband med detta kunde den meteorologiska våren etablera sig på allvar i söder och mild luft strömmade långt upp över landet. Fram till den 20 februari var det nederbördsunderskott i praktiskt taget hela landet. I samband med det lågtrycksbetonade vädret i slutet av februari uppmättes större mängder nederbörd i västra Götaland den 24 feb.

6–7 februari uppmätte i Lappland 44,0 m/s i byarna och 29,1 m/s i medelvinden.

15 februari blev mest dramatisk under månaden när snöbyar drev in över östra Svealand. På sina håll var dessa kraftiga, särskilt då det som mest föll drygt 10 mm i smält form. Detta ledde till besvärligt väder med halka och två masskrockar på E4 i höjd med Björklinge i Uppland samt E18 mellan Bålsta och Enköping. Järnvägen påverkades inte av detta.

23 februari hade fronterna och nederbörden i princip lämnat landet. Och det blev i allmänhet molnigt och grått.

26 februari visade sig solen nu rätt allmänt i södra Norrland. Månadens näst sista dag, blev en mellandag på de allra flesta håll. Mycket moln i söder men i Norrland sol på många håll.

Under månadens sista dag rörde sig ett litet lågtryck med lätt nederbörd in över västra Norrland.

Trafiksammanfattning februari månad

Tågens punktlighet förbättrades i februari. Fler persontåg kom fram i tid under februari och punktligheten ökade till 89 procent, drygt två procentenheter högre än månaden innan och bättre än i februari förra året. Samtidigt rullar rekordmånga tåg på järnvägen, som rustas mer än någonsin.

Av över 86 000 tåg som åkte på spåren, var 9500 tåg sena med mer än fem minuter. Det gav ett punktlighetsresultat på 89 procent, där tåg som kommit fram till sin slutstation högst fem minuter efter tidtabellen räknas som punktliga. Det kan jämföras med max 15 minuters försening, som flyget mäter sin punktlighet efter, då skulle tågen uppnå en punktlighet på 96 procent. Bäst gick det för pendeltågen i Göteborg med en punktlighet på över 95 procent.

Punktligheten förbättrades även för både pendel-, regional- och fjärr-/snabbtågen jämfört med månaden innan. Bäst gick det för pendeltågen, som utgör över hälften av alla tåg. Över 95 procent uppmättes på fler sträckor, bland annat flygtågen Stockholm-Arlanda, regionaltågen Karlskrona-Emmaboda, Varberg-Borås-Uddevalla, Linköping-Kalmar, samt pendeltågen Helsingborg-Halmstad. Mellan Nässjö-Vetlanda kom alla 139 tåg fram i rätt tid.

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

Det är trångt i spåren på stambanorna och runt storstäderna, vilket gör järnvägen störningskänslig. För de tåg som var minst en minut försenade var fjärrtågen som reser långt i snitt 16 minuter försenade, regionaltågen sju minuter och pendeltågen som kör kortare sträckor var i snitt fyra minuter försenade.

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

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

Punktlighetsresultat: 89,0 procent

Regionaltåg – medeldistans: 85,7 procent

Fjärr- och snabbtåg – långdistans: 72,9 procent

Pendel- och flygtåg – kortdistans: 93,8 procent

96,3 procent av tågen kom fram till sin slutstation högst 15 minuter efter tidtabell (RT+15). Den genomsnittliga förseningen för alla tåg i januari var 3,18 minuter och för försenade tåg 7,45 minuter.

Vädersammanfattning mars månad

Vädret i mars präglades av lågtryck på nordliga banor vilket gav milt och blåsigtt väder, med nederbörd som till största delen fastnade i fjällen. Däremellan blev vädret mer högtrycksbetonat med klarare och kallare förhållanden. Totalt sett blev mars månad mild eller mycket mild. Jämfört med tidigare år var mars den tredje varmaste marsmånaden som observerats. Den var även torr, bortsett från fjällen där det föll något mer nederbörd än normalt.

Det blev en mild, för att inte säga varm, första vecka av mars med temperaturer över eller mycket över det normala för säsongen. Redan den 7 observerades 18,6 ° i Oskarshamn vilket är den högsta temperatur som observerats så tidigt på året i Sverige. Från den 10 började kallare luft från nordväst ersätta den milda luftmassan och kommande vecka var kallare än normalt i hela landet, då dessutom högtryck dominerade väderläget. Den 13 observerades -33,8 ° i Naimakka, vilket var den allra lägsta temperaturen under månaden i hela Europa. Runt den 15 bröt lågtryck åter igenom i norr med mildare temperaturer här. Högtrycken gled undan under dagarna runt den 17 och mildluften återkom med mer lågtrycksdominerat väder. Resterande del av månaden höll sig temperaturerna över det normala. Ett antal lågtryck på nordlig bana gav periodvis blåsigtt väder främst i fjälltrakterna, men även öster därom. Som vanligt är det nya rekord som slås varje säsong. Ett snabbt fördjupande lågtryck på norska havet den 8 gav orkanbyar på 50,7 m/s i Stekenjokk, vilket var den högsta byvindshastighet som observerats. Uppsala, med sin långa observationsserie, registrerade en uppseendeväckande varm mars månad. En medeltemperatur på 4,4 ° utgör den varmaste marsmånaden i Uppsala sedan 1779 följt av Stockholm + 4,9 ° under månaden. Det var även den högsta byvindshastigheten som uppmätts där under en marsmånad. Även den högsta medelvind- och byvindshastigheten på våra kuststationer observerades den här dagen på Bjuröklubb med halv storm 23,5 m/s respektive stormbyar 30,5 m/s.

Beredskapsplanen vinter avslutades den 16 mars för att övergå i väderberedskapsplan vår och sommar den 17 mars.

Trafiksammanfattning mars månad

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

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

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

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

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

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

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

Punktlighetsresultat totalt: 90,3 procent

Kortdistanståg pendel- och flygtåg: 94,1 procent.

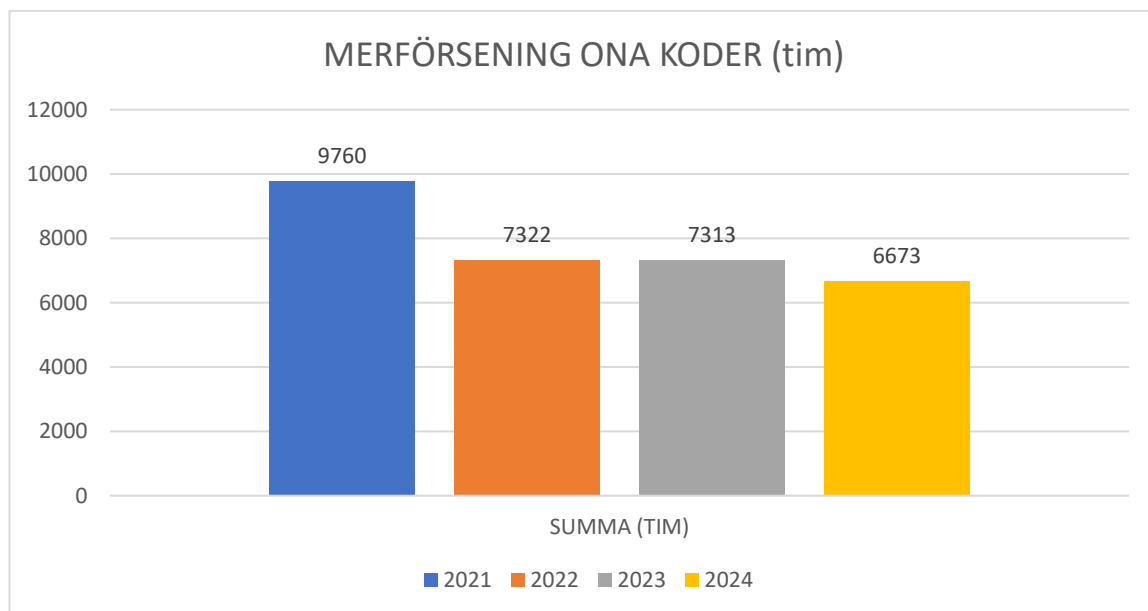
Regionaltåg – medeldistans: 88 procent.

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

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

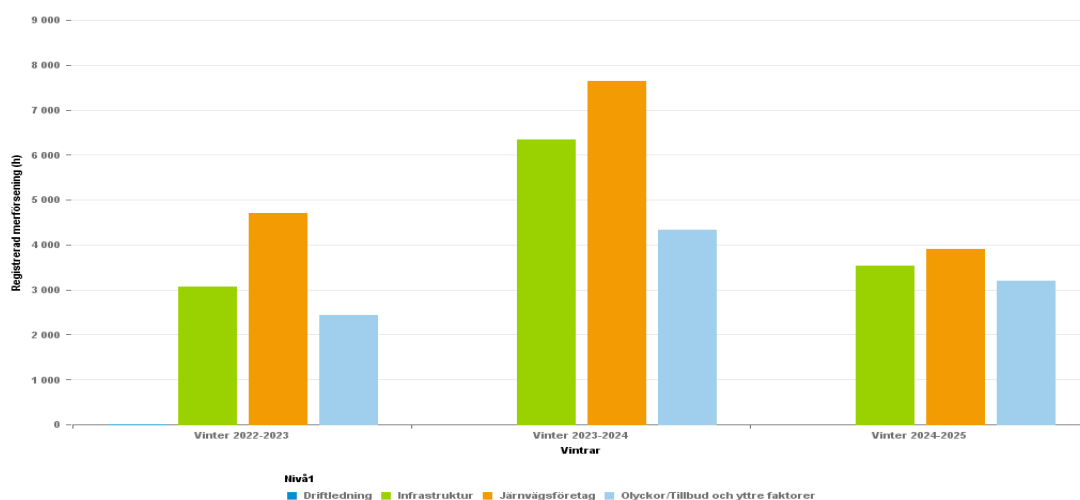
Merförsening ONA koder 2022–2024

Merförseningstimmar kopplat till enbart ONA koder har trots den kraftiga utvecklingen av ökat antal tåg på den svenska järnvägen, en positiv utveckling med en förbättring i genomsnitt på 8% per år. Den positiva utvecklingen beror till stor del på stärkt samverkan i branschen och att respektive aktör aktivt arbetat med förberedelser inför respektive årstid.



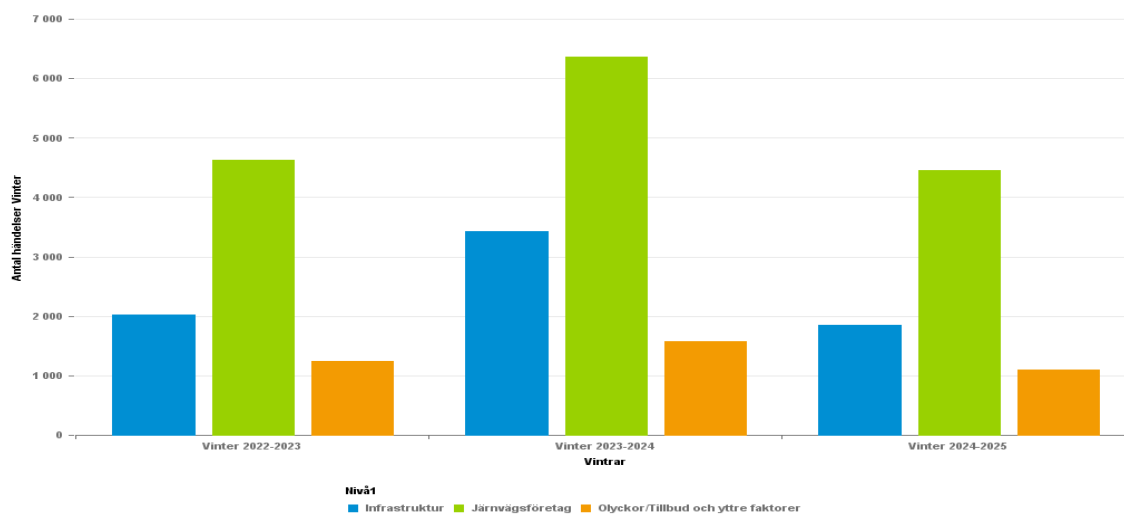
Merförsening och antal händelser under vintern

Merförseningar har under perioden gått ner kraftigt jämfört med föregående vinter. Men ökat något jämfört med vintern 2022–2023. Antal händelser har däremot gått ner kraftigt i samtliga kategorier. Merförseningar ökat något jämfört med vintern 2022–2023. Ökningen av merförseningarna beror till stor del på att antalet tåg ökat kraftigt dom 2 senaste åren.



Antal händelser under vintern

Antal händelser har gått ner inom samtliga 3 kategorier.



Sammanfattning uppföljningskoder

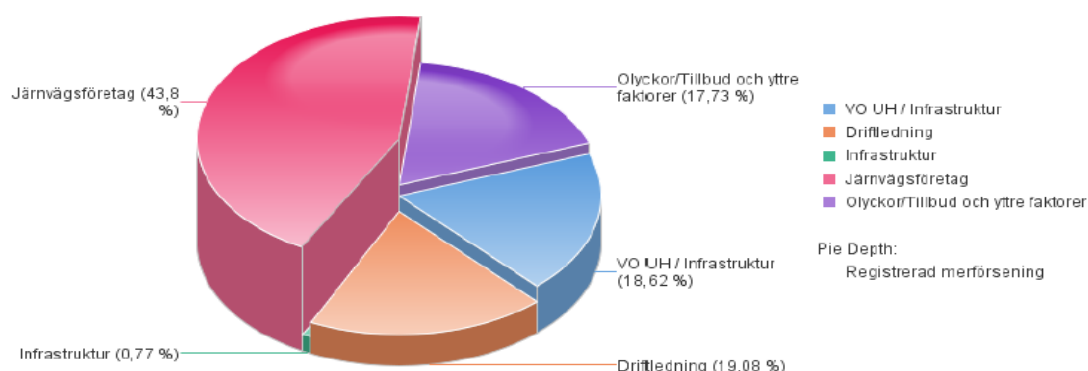
Det som påverkar tågens punktlighet under vinterperioden följs upp på tre huvudområden, på koder relaterat till väder.

”Infrastruktur” - Skador på signal- och elanläggning, spår- och spårväxlar och framkomlighet kopplat till väderförhållanden.

”Järnvägsföretag” - Störningar orsakade av exempelvis lok- och maskinfel och terminal- och plattformshantering kopplat till väderförhållanden.

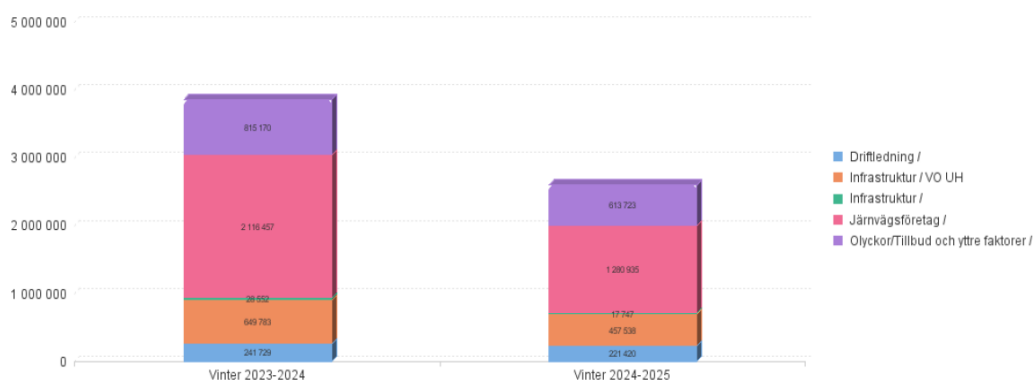
”Olyckor/Tillbud och yttre faktorer” – Signal passerat i stopp, uppkörda växlar, störningar orsakade eller kopplat till väderförhållanden och naturhändelser.

Samtliga merförseningar vinterperioden +5 Diagrammet visar ett genomsnitt till merförseningar +5 (inom 5 minuter enligt tidtabell)

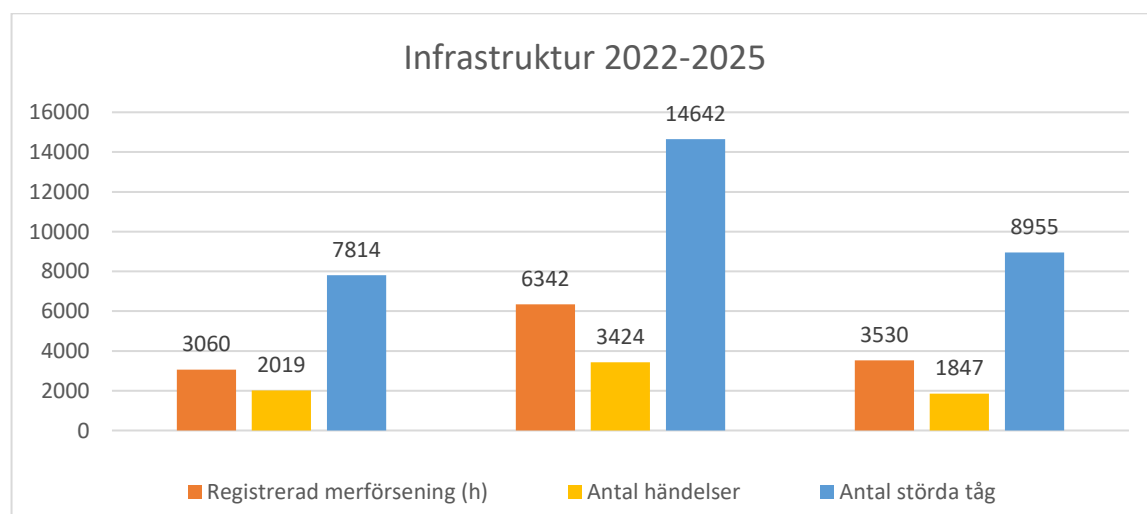


Samtliga merförseningar under Nivå 1 (min)

Registrerad merförsening per nivå 1



Infrastruktur



Sammanfattning infrastruktur

Det har under perioden varit omfattande snöfall i den norra delen av landet och beredskapen och nyttjandet av större vintermaskiner har varit stor.

Vädervarningssystemets tydlighet på förväntade konsekvenser av vädrets påverkan har varit till stor hjälp för att proaktivt förbereda berörda distrikt och möjligheter att beställa förstärkning av större nationella vintermaskiner.

Distrikten har tillsammans med entreprenörer och järnvägsföretag på veckomöten planerat och arbetat för att lokalt hitta gemensamma förbättringsområden som ökar säkerheten och robustheten och ha en gemensam bild av förväntat väder och förberedande åtgärder. Trafikverket, järnvägsföretag och entreprenörer har gemensamt på regionala uppstartsmöten fokuserat på att kontinuerligt få samsyn kring beredskap och hitta gemensamma förbättringsområden.

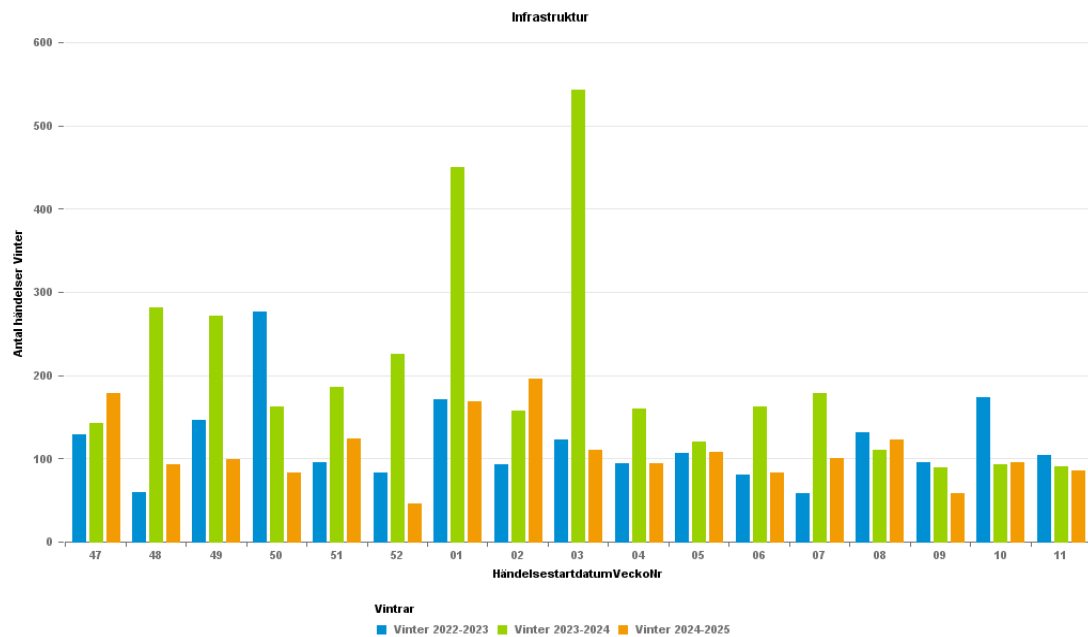
Förbättringsarbetet tillsammans med branschen har gett förutsättningar för att minska de årstidsrelaterade störningarna och ökat förståelsen för hur viktigt det är att hela tiden, året runt, ligga steget före. Även om vi firar framgångar tillsammans i det tysta och arbetet mer och mer blir rutin, är det inte minst viktigt att vi fortsätter och ännu mer arbetar förebyggande genom att arbeta med risker och förberedelser. Men även reflektera och ha högt i tak med de utmaningar som fortfarande finns.

Att det finns beredskap för att förebygga och kapacitet för akut felavhjälpning och större insatser vid trafikstörningar och inte minst fortsatt arbeta säkert! Vi kan vara stolta över de insatser som skett under vinterperioden. Järnvägsföretagen beskriver perioden som att dialogen fungerat mycket bra och förberedelserna samt veckomöten är mycket viktiga i det fortsatta arbetet. Förbättringsarbetet tillsammans med branschen har gett förutsättningar för att minska de årstidsrelaterade störningarna, ökat förståelsen för hur viktigt det är att ligga steget före genom att arbeta med förberedelser, identifiera risker och arbeta förebyggande med beredskap. Att fortsatt hantera uppkomna frågor lokalt.

Infrastruktur, registrerad merförsening (h) vinterrelaterade per vecka under vinterperioden.

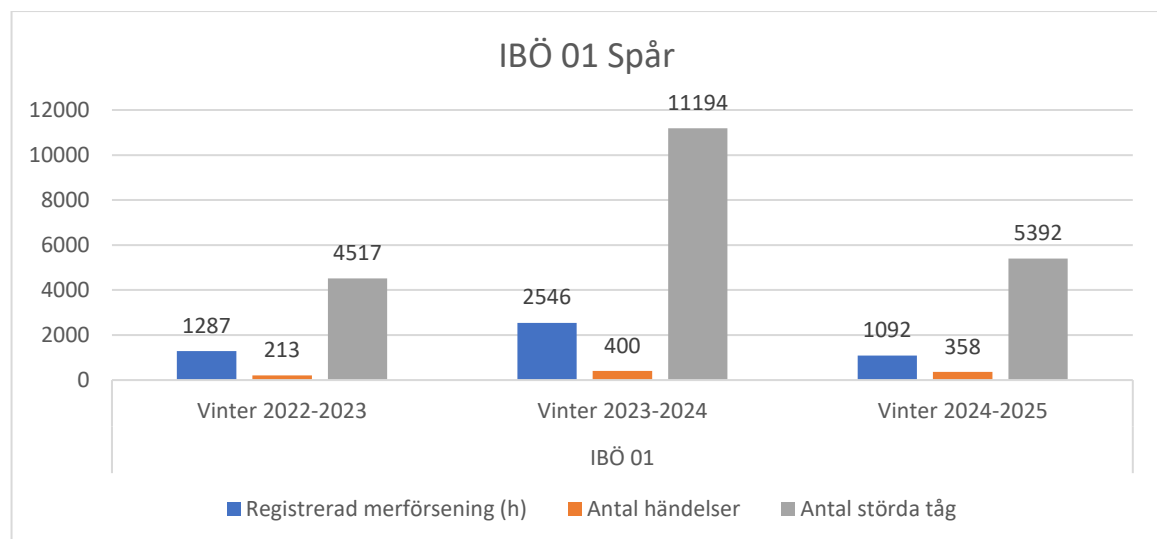
Årets vintersäsong startade tidigt redan vecka 47 med ett snöoväder som drog in över ostkusten. Nederbördsmängder i form av snö på upp till 60 cm på många håll. Samtliga nationella resurser flyttades för att stärka upp den ordinarie verksamheten. Under vinterperioden finns det 3 veckor som sticker ut jämfört med vintern 2023–2024. Vecka 1 sticker inte ut jämfört med tidigare vintrar så är ändå det värt att nämna utmaningen med is på kontaktledningen i Laxå, som också är den största trafikpåverkande händelsen under vintern. Vecka 2 som sticker ut beror på snöstorm under 2 dygn mellan Kiruna och Riksgränsen och som även orsakade en lavin på sträckan. Den andra händelsen rapporterades som is på kontaktledning mellan Nässjö-Aleholm. Det visade sig att tåg med dubbla strömavtagare kunde trafikera sträckan medan regiontågen ställdes in. Här kommer vi att titta på vilka vinterförberedelser som utförs på regiontrafiken i landet. Vecka 8 is på kontaktledning. Det gick ut meddelande dagen innan till berörda att det fanns stor risk för is på kontaktledning vilket indikerades tydligt i ”järnvägsväder. Tyvärr vidtogs inga

förberedelser utan trafiken på kust till kust och Jönköpingsbanan ställdes in under förmiddagen den 21 februari.



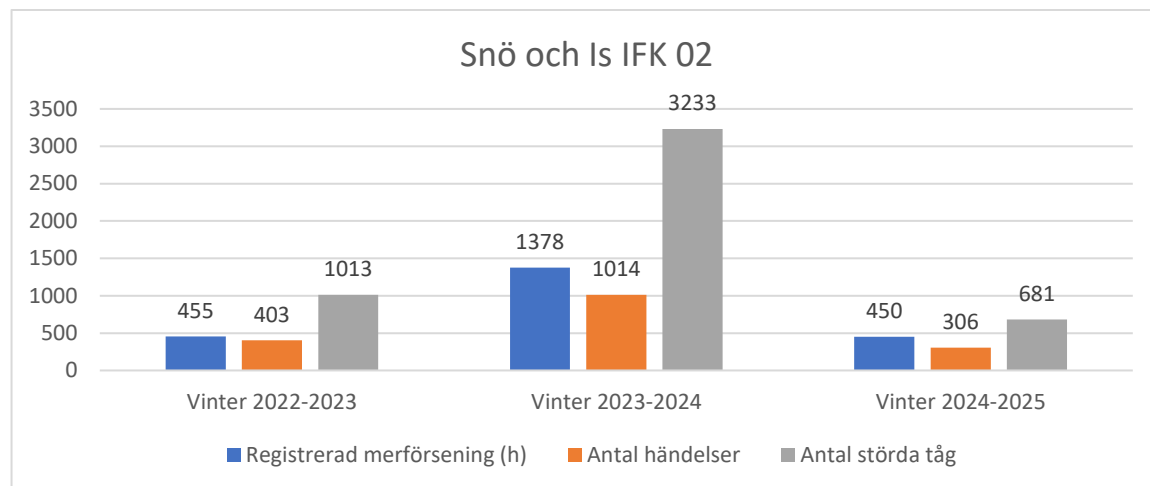
Spårfel

Utfallet för perioden rörande spårfel har gått ner under perioden jämfört med föregående vinterperiod i samtliga kategorier.



Snö och Is

Vintern har varit skonsam söder om Uppsala men norr om har det varit en normal till tuff vinter. Samverkan och veckomöten samt stor användning av större vintermaskiner har varit framgångsrik.

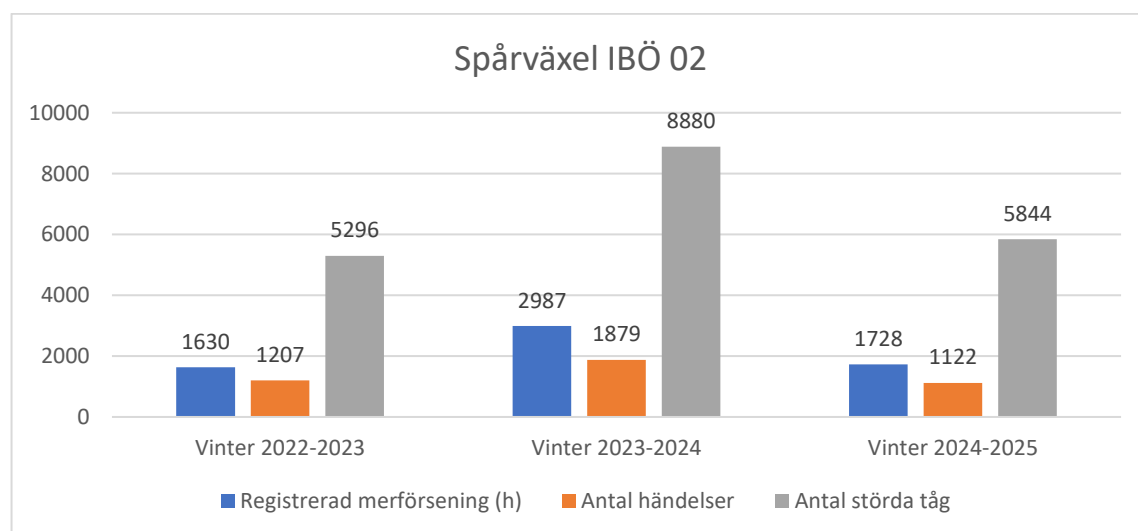


Spårväxel

Antalet växelfel har minskat under perioden och antalet störda tåg och merförseningar har ökat. Vilket är en orsak av att allt fler tåg trafikerar järnvägen.

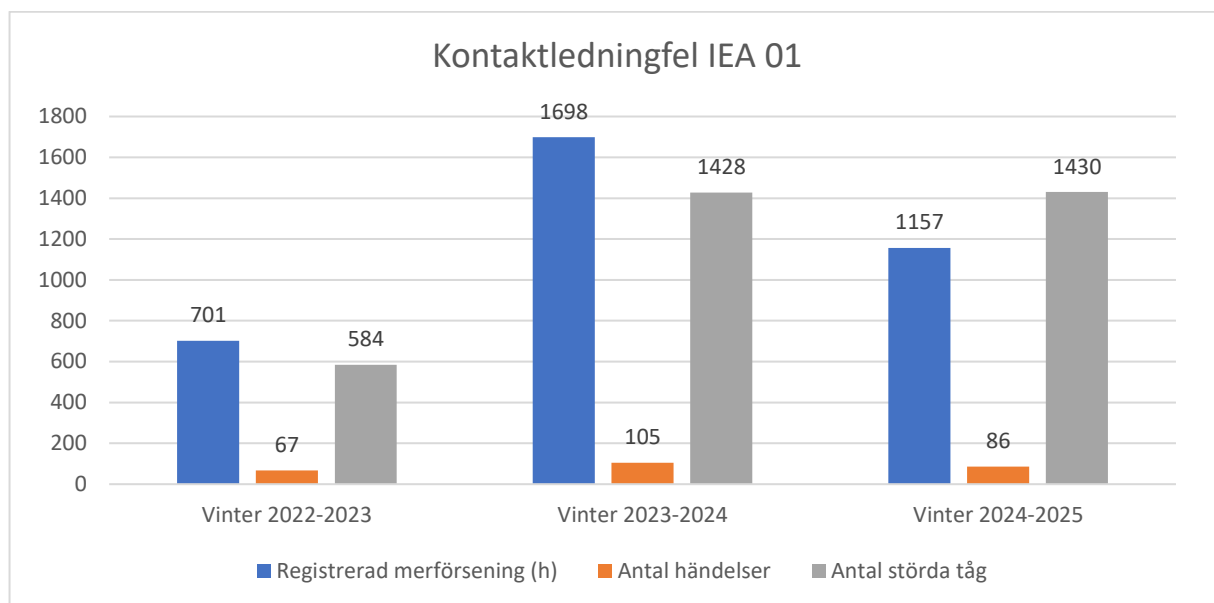
Totalt finns 2 643 växlar ombyggda för styrning av växelvärme. Förutom att antal fel gått ner har styrningen kraftigt minskat elförbrukningen och i förlängningen utsläpp av koldioxidutsläpp.

Med styrningen av växelvärmen och uppkoppling till anläggningen åtgärdas larm och fel innan det blir trafikpåverkande. Det har varit stora insatser som har utförts i växelvärmeanläggningen, med tanke på att det varit en tuff vinter. För att ytterligare minska antalet fel är det av stor betydelse att växelvärmens funktion kontrolleras i förebyggande syfte inför vintern, samt att det finns tillräckligt med material för att byta ut komponenter innan vintern.



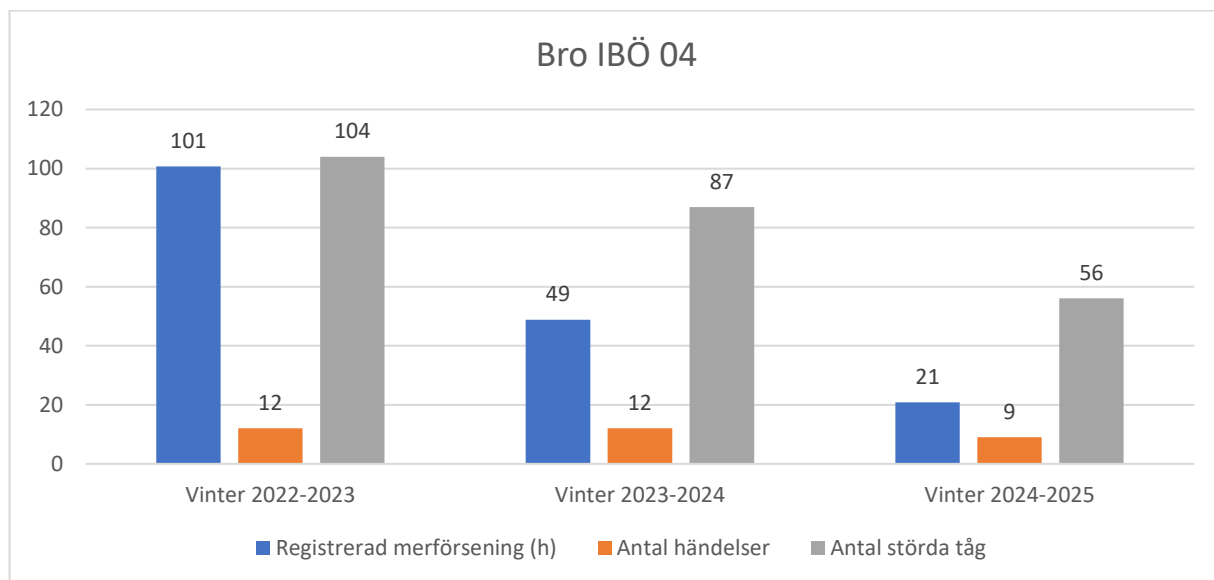
Kontaktledningsfel

Jämfört med föregående vinter är det en positiv utveckling. Kontaktledningsfabriken arbetar med att identifiera avvikelser.



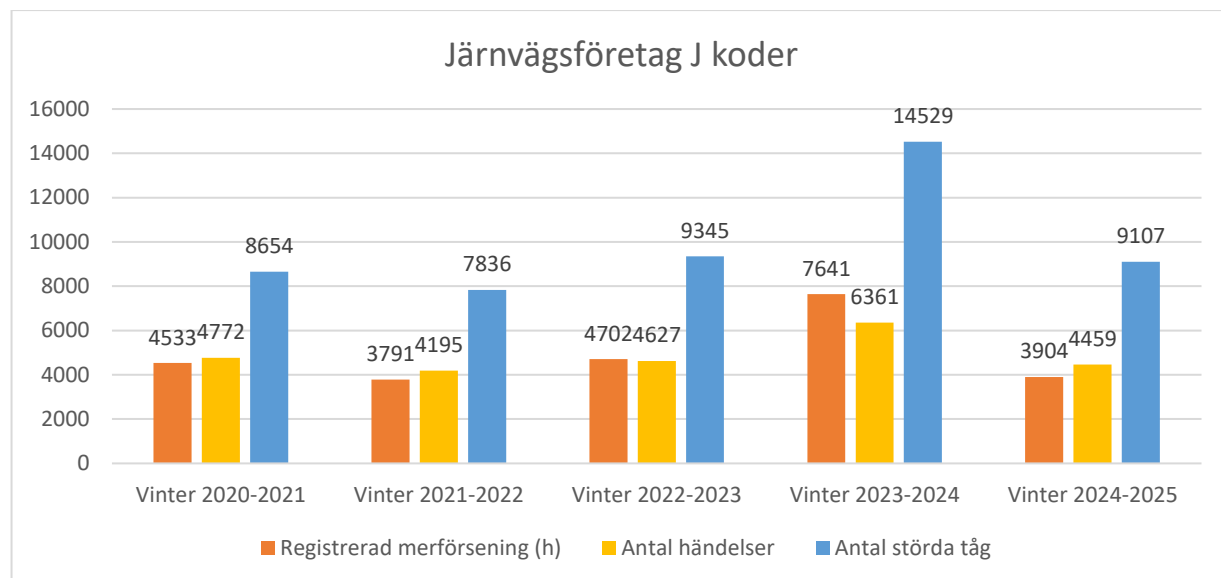
Bro

Brofel har minskat kraftigt under vintern jämfört med tidigare år. En orsak är att broar har bytts ut och andra genomgått renovering.



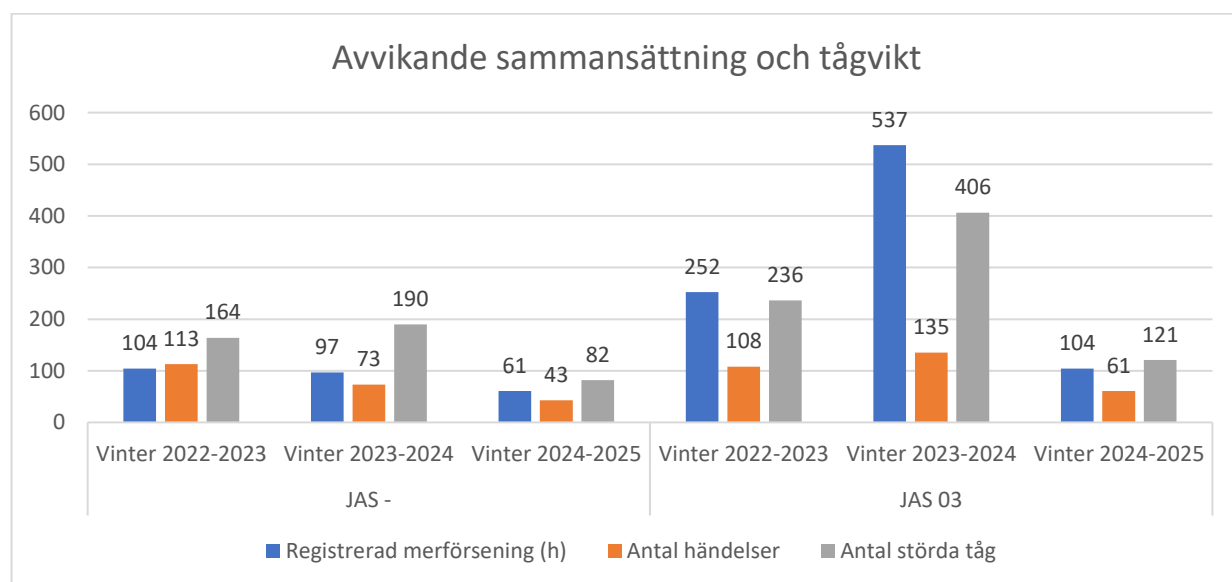
Järnvägsföretag

Minskningen sker i samtliga regioner i samtliga delar. I Region Mitt har merförseningar gått från cirka 1900 timmar, till i år cirka 600 timmar merförsening. Region Öst har också minskat bortfallet från 2400 timmar till cirka 1050 timmar.



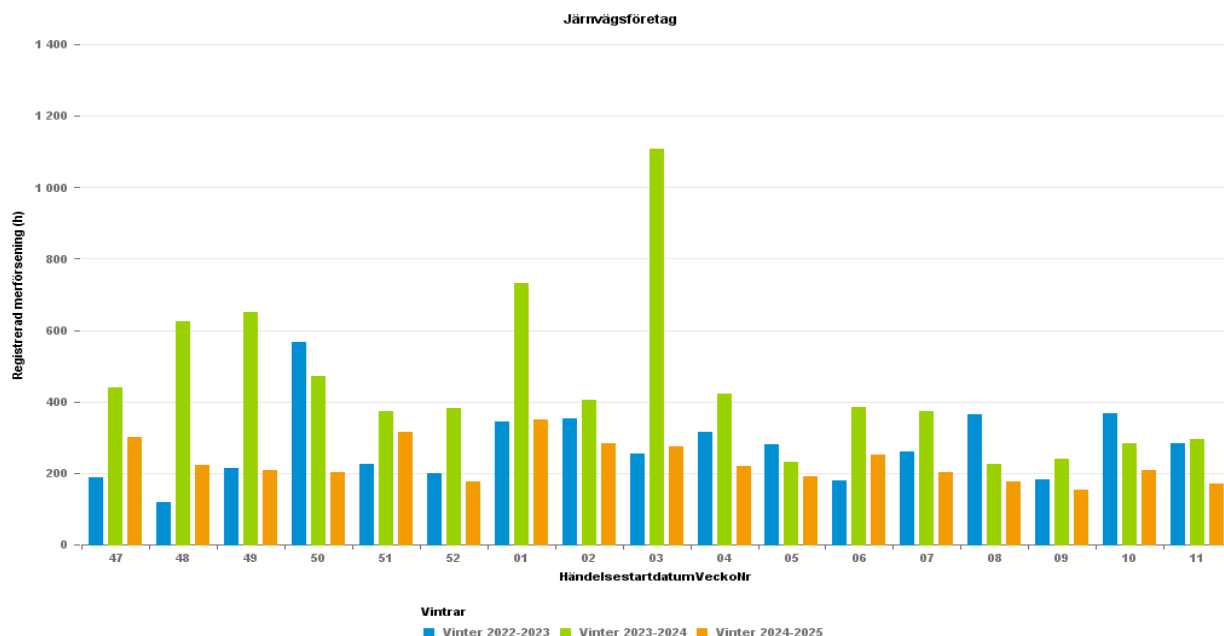
Avvikande sammansättning och tågvikt

En kraftig förbättring jämfört med föregående vinter i samtliga delar.

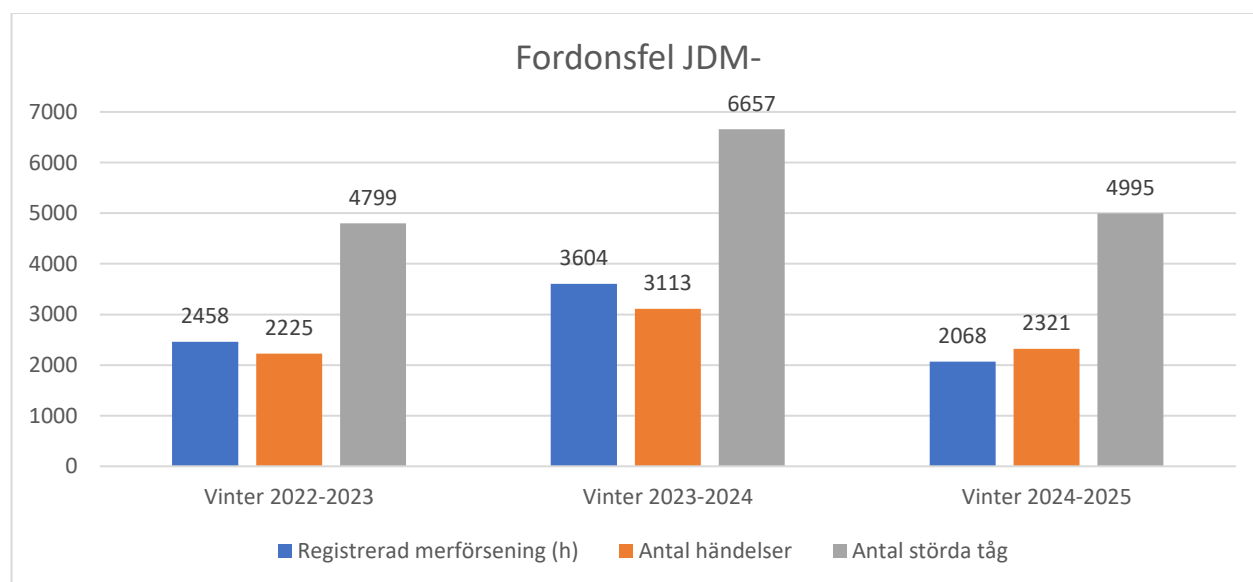


Antal händelser per vecka

Järnvägsföretag har varje vecka under perioden minskat merförseningarna. Störningar orsakas av exempelvis lok- och vagnfelfel, terminal- och plattformshantering samt fordon- eller personalbrist.

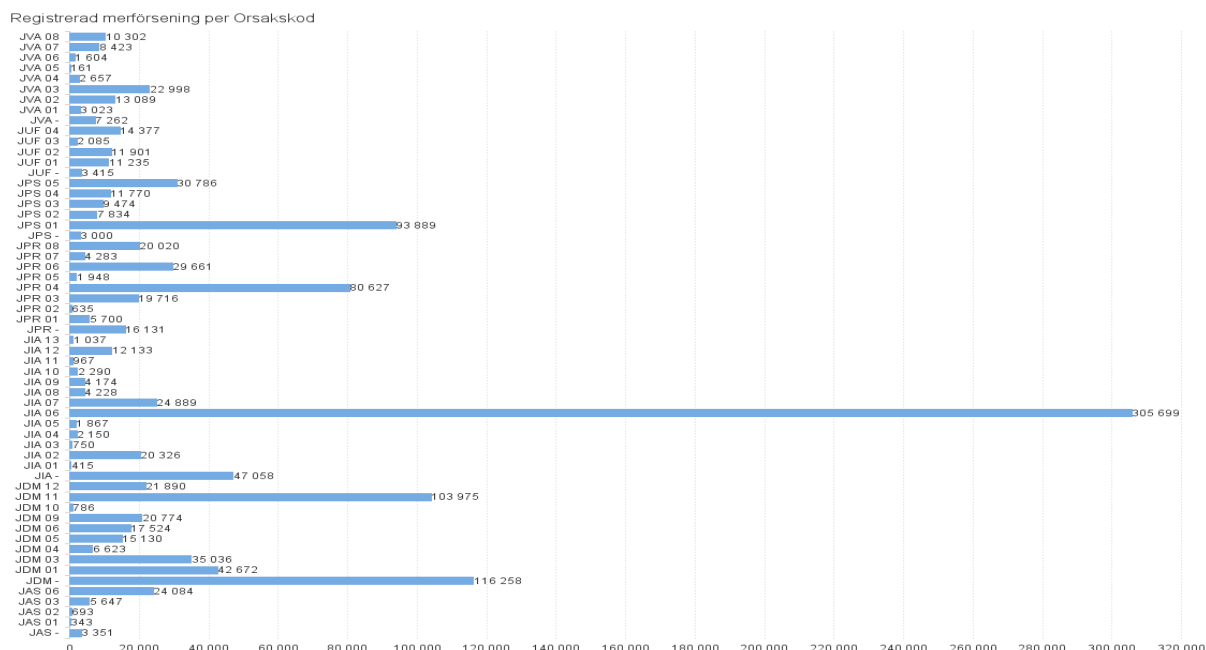


Fordonsfel



Järnvägsföretagens största störningstyper

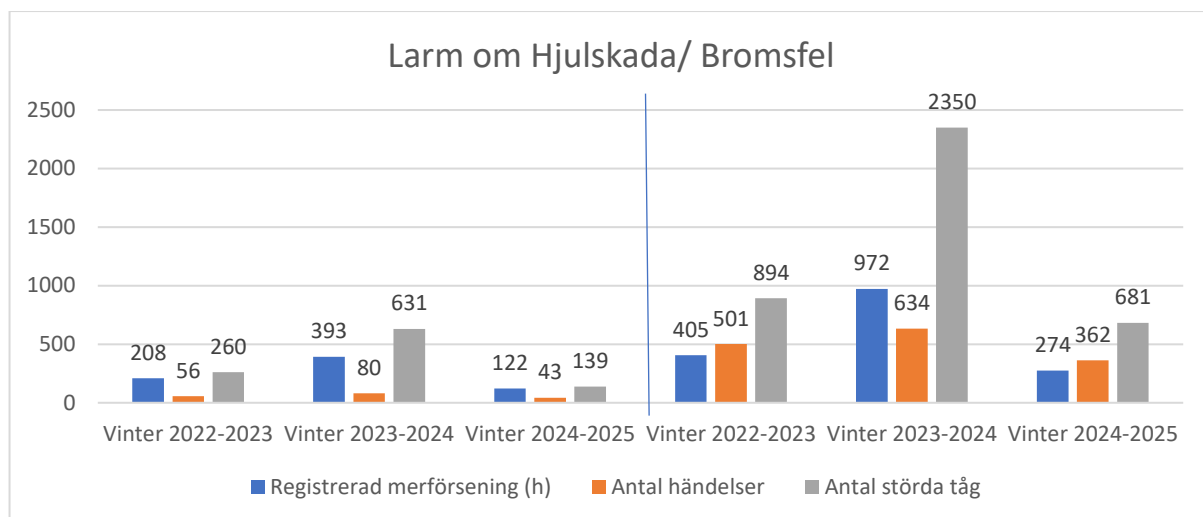
Underlaget från vinterperioden redovisar antal minuter RT +5. Sen avgång från depå följt av växling/koppling är de största orsakerna till merförseningar. Siffrorna är preliminära.



Larm om hjulskada eller bromsfel

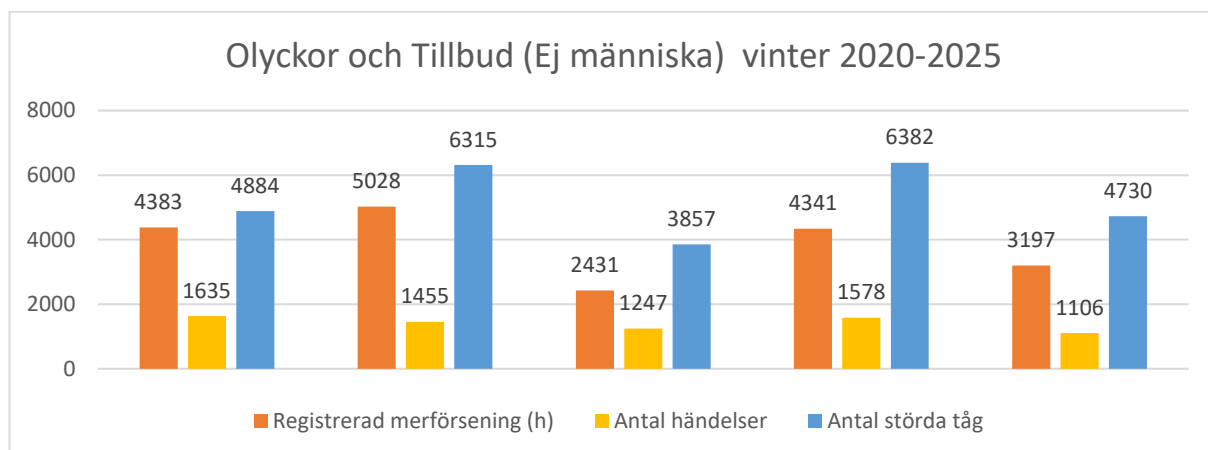
Antal larm från fordon och vagn har gått ner under perioden och merförseningar, antal händelser och störda tåg ligger på en lägre nivå jämfört med de senaste åren.

Hjulskadedetektorer finns placerade på 30 platser i landet. Förutom dessa finns 145 stycken varmgångs- och tjuvbromsdetektorer utplacerade. Detektorerna mäter mer omfattande och är anpassade efter EU:s tekniska specifikationer. Trafikverket tillsammans med järnvägsföretagen arbetar tillsammans i en arbetsgrupp angående detektorer i anläggning.



Olyckor och Tillbud 2020–2025

Antal störda tåg orsakade av naturhändelser, väderförhållanden som t.ex. påkörda djur, uppkörd växel, olyckor och tillbud och plankorsningsolyckor.

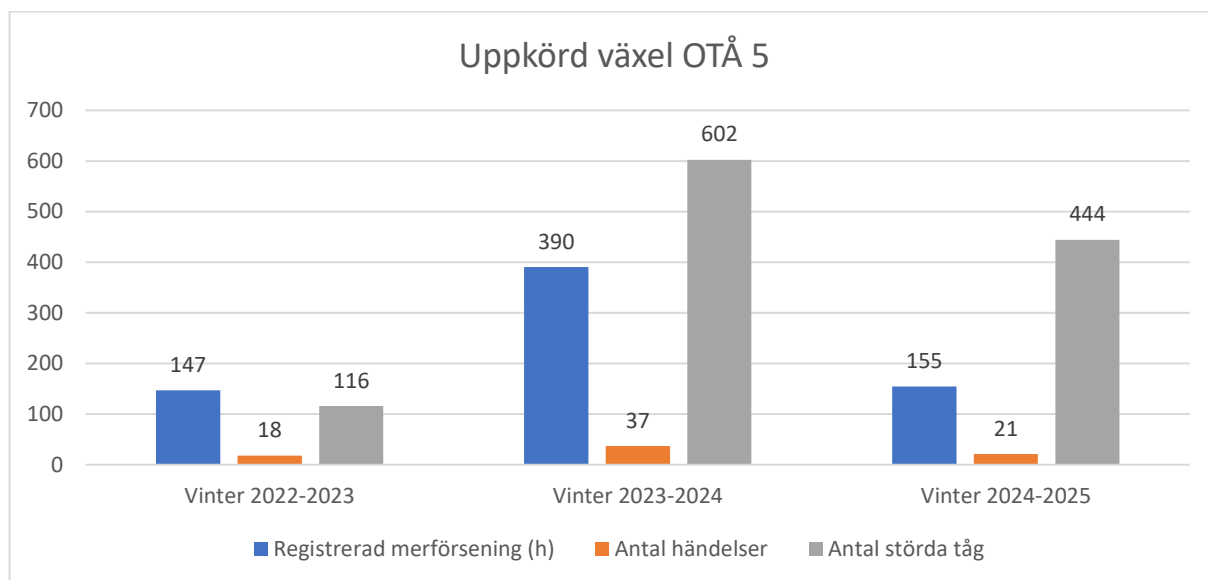


5 största naturhändelserna under perioden

Datum	Plats	Nivå3	Merförs (h)	Antal störda tåg
2025-01-01	Laxå	Storm/Snöstorm	222,4	223
2024-11-20	Sundsvall c	Storm/Snöstorm	98,2	144
2025-02-04	Gällivare Central	Storm/Snöstorm	64,3	27
2024-12-25	Kiruna malmbangård	Storm/Snöstorm	60,9	50
2025-01-12	Kiruna malmbangård	Storm/Snöstorm	55,9	19

Uppkörd växel

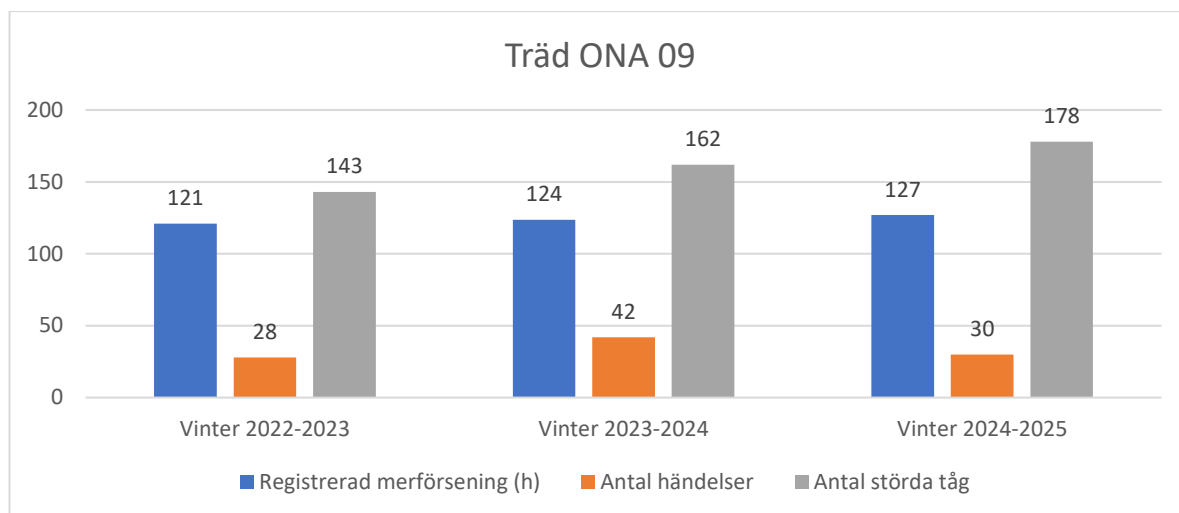
Under perioden minskade antal uppkörda växlar och urspårningar från tidigare nivåer. En uppkörd växel kostar orsakande part mellan 250 000 till 1,5 miljoner bara i reparationskostnader. Övriga kostnader tillkommer. Det är viktigt att fortsatt informera och utbilda internt och inte minst externa resurser, för att minska antalet uppkörda växlar.



Träd

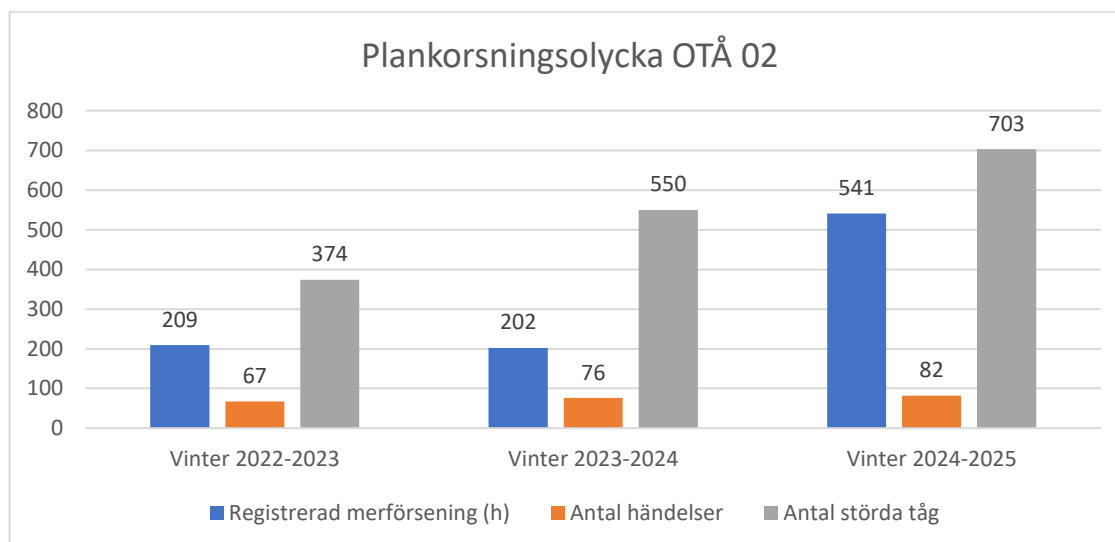
Träd som faller över anläggningen kan orsaka stora störningar, olyckor och skador. Kopplingen till kraftiga vindar och tung snö är stor. Trafikverket stänger av vissa banor vid stormvarningar i förebyggande syfte. Risken är störst på icke trädsäkrade banor. Även om en bana är trädsäkrad (träd avverkade 20 meter från spåret) så finns det risker då en trädsäkrad bana inte är helt fri från träd. Ofta finns det kvar träd på trädsäkrade sträckor på områden som är naturskyddade. Trafikverket ansvarar enbart för träd som faller över anläggningen om dessa står på mark som arrenderas eller ägs av Trafikverket.

Trafikverket har fått ökade medel att trädsäkra identifierade problemområden längs en bana, istället för hela banor.



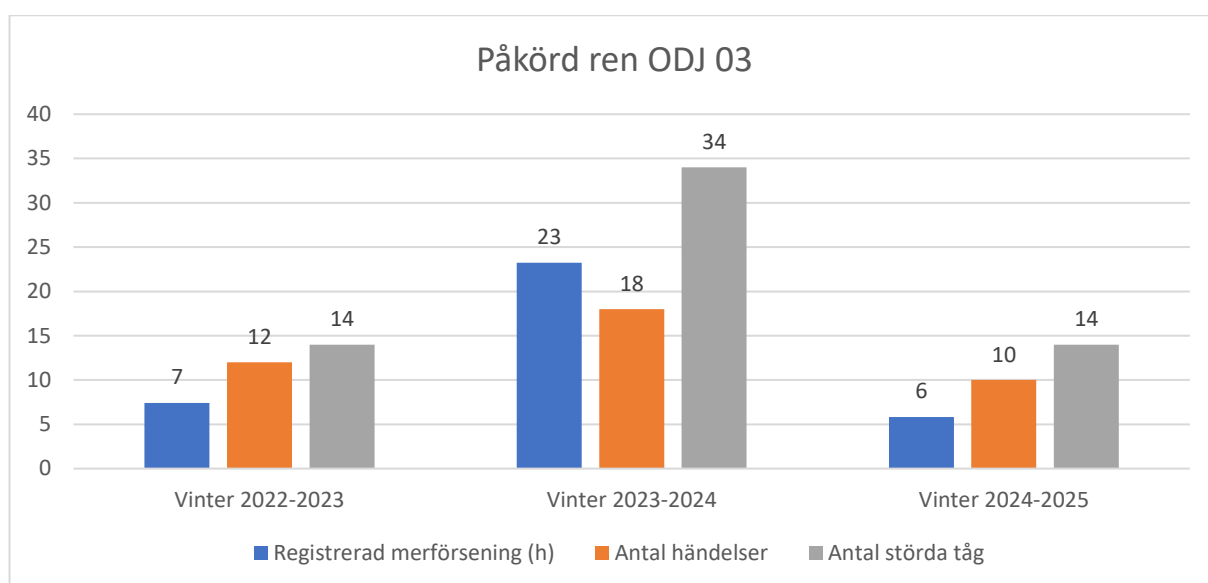
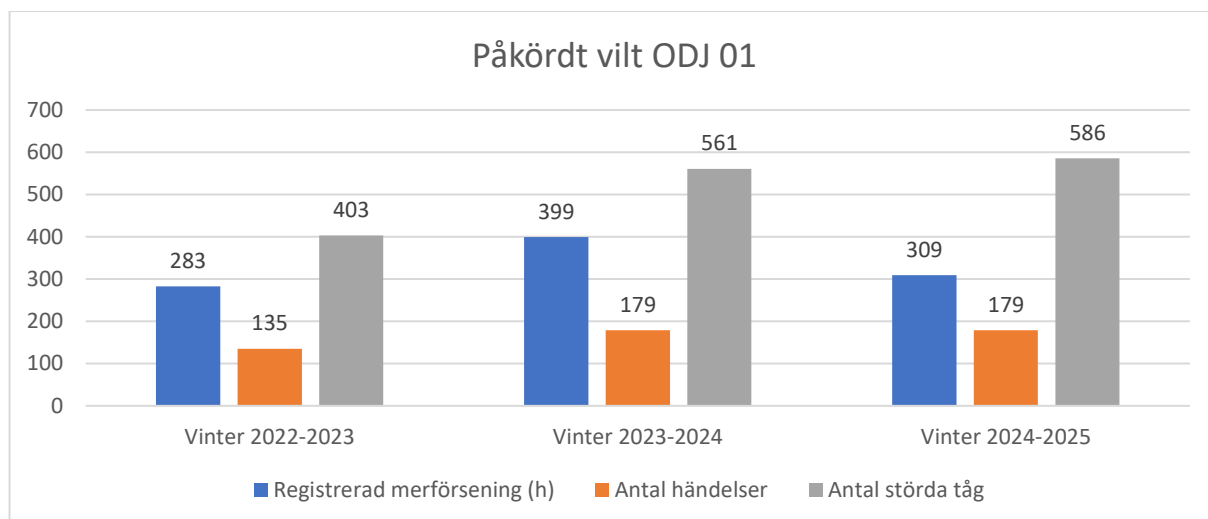
Plankorsningsolycka

Plankorsningshändelser har fortsatt en negativ utveckling. Sammanlagt 82 händelser. Dom flesta händelserna handlar om påkörda plankorsningsanläggningar av lastbilar, plogbilar, bilar och traktorer. Enstaka felaktiga vägskydd. Den mest omfattande händelsen skedde i Harmånger där en kollision med vägfordon ledde till urspårning. 164 timmar merförsening och 164 inställda avgångar.



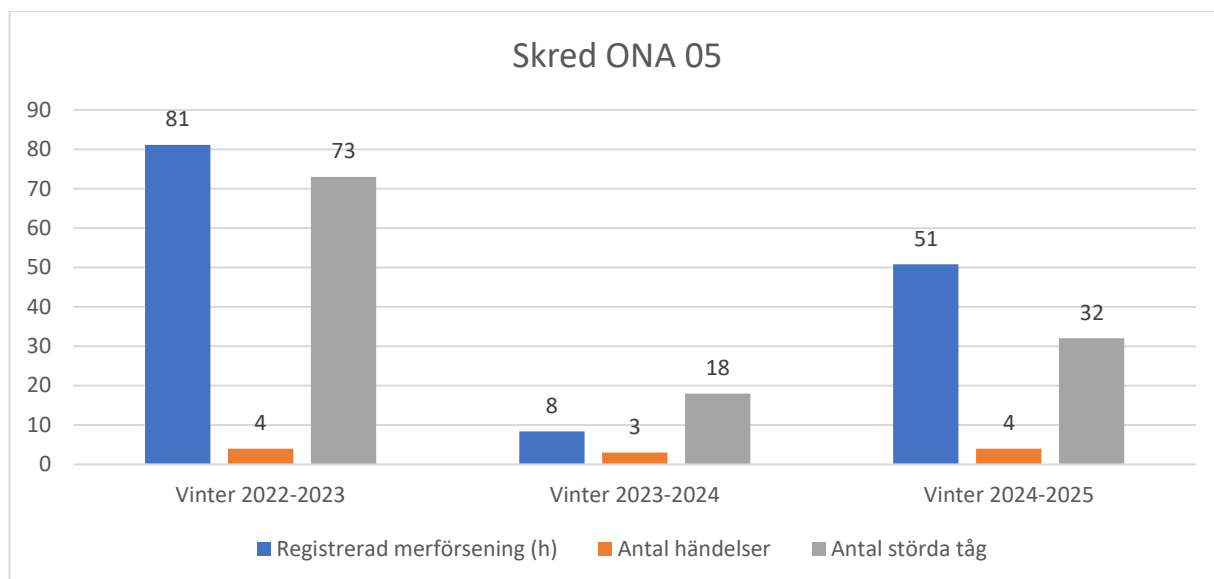
Påkörda djur

Det är viktigt att påkörda djur blir hämtade efter påkörning. Konsekvensen av kvarliggande djur är att rovdjur samlas och riskerar att bli påkörda. Antal påkört vilt ligger på samma nivå som föregående år. Minskningen av antal rapporterade påkörda renar, beror på ökat fokus på arbete med stängsel och andra riktade insatser.

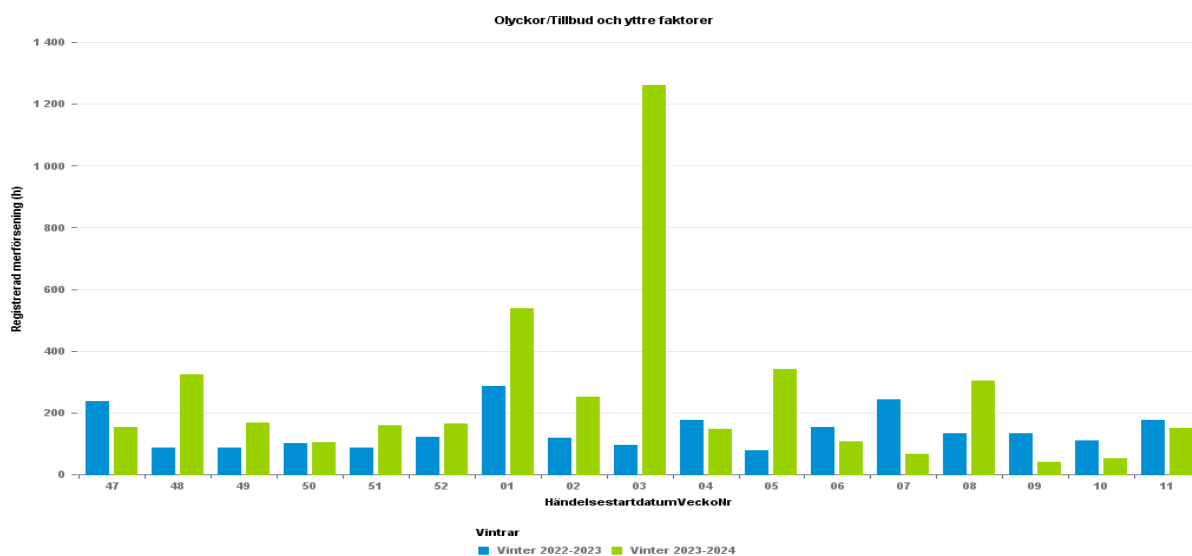


Skredvarningsanläggning

Uppdateringen av anläggningen Kopparåsen-Vassijaure har fortsatt ett positivt resultat sedan 2020 då skredlarm låg i topp totalt i landet som orsakade många förseningstimmar och inställda tåg. Under årets vinterperiod som återkommande har haft snöstormar under vintern, har det varit 4 skredlarm Kopparåsen-Vassijaure. Varav 2 var fellarm med små trafikala konsekvenser.



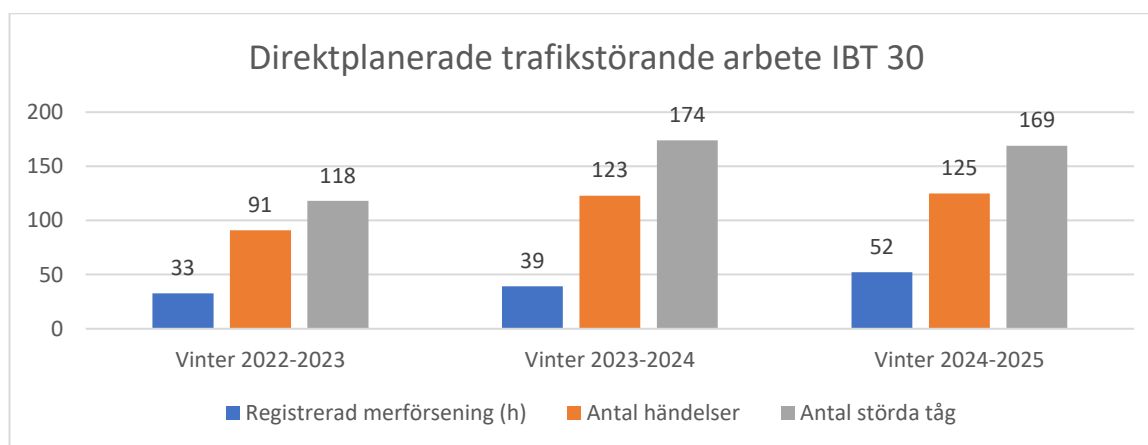
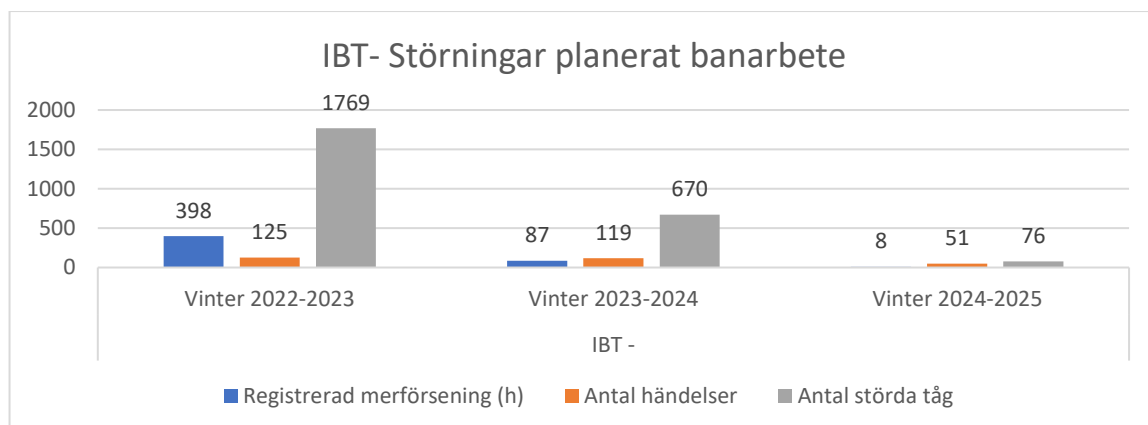
Olyckor och Tillbud antal händelser per vecka



Planerade och direktplanerade arbeten

I planerat banarbete/transport syns en kraftig förbättring i överlag under perioden.

Direktplanerat trafikstörande har gått upp från föregående år men konsekvenser i form av störda tåg och merföreningar ligger på ungefär samma nivå. En anledning är att snöröjningsfordon har använts i större utsträckning under årets vinter.



Åtgärder inför vintern

Några åtgärder som det fortsatt varit stort fokus på för att undvika störningar under vinterperioden.

- Sedan 2021 har samarbete och information i branschen varit i fokus. Hanteringen och prioriteringen på och omkring bangårdar.
- Uppdateringar av rutiner och att hantera situationer och fokusera på risker och förberedelser, kalla till uppstartsmöten och veckomöten på samtliga underhållskontrakt.
- Veckomöten i projekten med samtliga i branschen inbjudna är den största anledningen till den positiva utvecklingen. Med uppdaterade kontaktlistor till samtliga, har lokala frågor snabbt kunnat lösas.
- Trafikverket har fortsatt flyttat fram positionerna och aktivt arbetat med att synas och agera med stort fokus på förberedelser i samtliga underhållskontrakt.
- Förberedelserna och dialogen kring våra kontrakt och affärer med våra leverantörer hänger starkt samman med vår förmåga att få ut åtgärder i anläggningen och följer upp att årstidsrelaterade förberedelser enligt entreprenadkontraktet är utförda.
- Tätare dialog angående större vintermaskiner tillsammans med projektledaren och NOL. Det är viktigt att NOL får veta av projektledaren när maskinerna flyttas och vart.

- Stärkt inspektion för att säkerställa att förberedande åtgärder är utförda på vissa underhållskontrakt.
- Aktivt avropa större vintermaskiner i god tid vid vädervarningar.
- Uppdaterat nivåer för väderberedskap och reduceringsplaner. Viktigt att samtliga vet vilken plan som är gällande i varje ögonblick. Arbetet fortsätter med tätare samverkan kring förberedelser kring samtliga väderförhållanden för en gemensam lägesbild.
- Reservdelar - Att i god tid säkerställt ett lager av t.ex. element för växelvärm.
- Breddplogning för att skapa utrymme för personal att röra sig i anläggningen samt att djur har större möjlighet att undvika kollision.
- Fortsatt arbete med att reparera och bygga stängsel för att hindra djur att komma in i spårområde och bygga djurpassager.
- Uppföljning efter årstiden med fokus på att kontinuerligt få samsyn kring vinterberedskapen och hitta gemensamma förbättringsområden.

Förbättringsförslag

Syftet med förbättringsförslag är att tillsammans minska effekterna av väderrelaterade störningar i nära samarbete och starkt engagemang samt utveckla säkerhet och robusthet.

- Broschyren "Så blir vi bättre tillsammans" informations/utbildningsmaterial kopplat till bl.a. lokförarens och Trafikverkets operativa roll kommer att uppdateras med anledning av is på kontaktledning.
- Tillsammans med berörda se över rutiner att begränsa omfattningen att i förebyggande syfte införa restriktioner på sträckor vid extrema väderförhållanden.
- Järnvägsföretagen ansvar för bortforsling av trasiga vagnar från mötesplatser för att möjliggöra planerade möten enligt tågplan.
- Se över möjligheter till incitamentskapande avtal för att bärga skadade vagnar, för att mildra konsekvenserna av kapacitetsbrist och inställda planerade arbeten.
- Spänningslöst vid kraftig kyla på uppställningsplatser ska man informera järnvägsföretagen för att undvika frusna tåg.
- Montering av tungrotsplåtar för att minska snö och is i växelpartier, främst på avlägsna driftställen, för att öka driftsäkerheten på utvalda stråk.
- Fokus på att trädröjning .
- Uppdatering av TDOK 2016:0610 Avropa större vintermaskiner.

Om statistiken

Alla uppgifter är preliminära. Av datatekniska skäl redovisas inga uppgifter kring akut inställda avgångar. För officiell statistik hänvisas till Trafikanalys, den myndighet som ansvarar för Sveriges statistik på transportområdet.

Utfall och analys efter vintern

Statistiken bygger på giltighetsperioden för beredskapsplanen.

Med merförseningar menas, försening jämfört med körplanen i första mätpunkten, eller tillkommande försening mellan två mätpunkter som följer direkt efter varandra i Trafikverkets system för avvikelser.

Övrig Information

Tillfälliga trafikrestriktioner kan förekomma till följd av infrastrukturens beskaffenhet och trafikens art. Även skador på infrastrukturen, till exempel på grund av olyckor, översvämningar och skred kan ge tillfälliga trafikrestriktioner. Dessutom kan restriktioner förekomma på vissa sträckor till följd av yttre förhållanden.

Trafikverkets krishantering är en tillgång vid hantering av trafikrestriktioner. Trafikverket kan även tillhandahålla t.ex. släckresurser, bandvagnar, elverk, broar och pontonfärja. Vid behov görs anmälan till Trafikverkets TIB och beredskapsresurser.

Mediehändelser

Väder kopplat till järnväg har under perioden i medier varit extremt begränsat

Större vintermaskiner

Väderprognoserna synliggör tydligt konsekvenserna av väntat väder. Större vintermaskiner har beställts i god tid och förflyttas över hela landet till områden som har behovet inom 48 timmar. Slutsatsen i ett helhetsperspektiv anses att de valen avseende antal och placering av strategiska vintermaskiner i dagsläget är uppfyllt. Trafikverket arbetar aktivt med ständiga förbättringar. Extrema oväder berör till stor sannolikhet bara en del av landet, varför det inte för tillfället finns behov av ytterligare resurser eller att upphandla andra och/eller flera resurser.

När entreprenören bedömer att risk finns för att beskrivna krav och funktioner inte kan upprätthållas ska detta anmälas till beställaren omgående, som då i samråd med entreprenören och Trafikledningen kan besluta om resursförstärkning, begränsning av åtagandet eller dylikt. Eftersom det inte är beskrivet tidsramar i underhållskontrakten kan denna anmälan komma när (skadan) redan är skedd.

Operativ regional ledning vid Trafikcentralen (Trafikledningen) inom Trafikverket är vid störningar och extrema väderleksförhållanden beställarens representant och har befogenheter att avropa resurser för akuta vintertjänster samt att göra omprioriteringar av resurser inom entreprenadområdet och till andra underhållsentreprenader för att minimera störningarna i järnvägstrafiken.

Placering större vintermaskiner

TB lok var utrustade med ETCS inför vintern och placerades i anslutning till ERTMS- banor. Tyvärr var tillståndet indraget under 4 veckor av transportstyrelsen. Tillfällig dispens utfärdades under tiden. När entreprenören bedömer att risk finns för att beskrivna krav och funktioner kunde upprätthållas enligt baskontrakt anmäls till beställaren omgående som avropar resurser via NOL.

Snöslungor Zaug 2–3 var ombyggda i december och påbörjade erfarenhetsdrift.

Nationell samordnare vinter

Samordnare har funnits tillgänglig 24/7 under perioden v 47–11 i syfte att öka proaktiviteten rörande eventuell insats av nationella snöröjningsresurser och i samverkan med NOL.

Nationell samordnare kan träda in oavsett om ett krisbeslut är fattat eller ej och är inte alltid kopplat till krisorganisationsbeslut. Nationell samordnare är primärt ett stöd till NOL samt utgör ett stöd till underhållsdistrikten, VO Underhålls ledning och är en ständigt tillgänglig samverkanspartner för VO Trafik. Det finns även möjlighet att vid behov, utanför perioden, avropa olika typer av snöröjningsresurser på järnväg.

Vid ett flertal tillfällen än tidigare vintrar har resurser avropats och förflyttats över större delen av landet, till områden som fått varning för större snömängder.

Nationella vinteråtgärder järnväg

Trafikverket fick 2018 ett regeringsuppdrag att utvärdera vintern 2017/2018, som präglades av periodvis besvärligt, till mycket besvärligt väder regionalt och lokalt. (Regeringsuppdrag N2018/02938/TIF).

Utvärderingen resulterade i ett antal förbättringsaktiviteter som hanterats och utvecklats kontinuerligt med åren. Dessa följs och hanteras av en nationell samordnare inom Trafikverket och har tydligt gett stora positiva resultat.

Pågående förbättringar

Snösamordnare Den samlade erfarenheten från regionerna är att nationell snösamordnare vinter varit en värdefull tillgång under vinterberedskapsarbetet.

Röjning av fordon och vagnar Uppföljning av uppställda vagnar på driftplatser för mötesmöjlighet initierades. Målet har varit att inga trasiga fordon eller vagnar ska stå onödigt länge på driftplatser så möten enligt trafikplanen kan hållas utan att möten ska behöva flyttas. Järnvägsföretagen bör effektivare kunna röja linjen från uppställda vagnar och fordon. Incitament för att uppställda fordon och vagnar inte stör mötesmöjligheter och planerade banarbeten bör införas.

Hantering väder- och årstidsstyrda aktiviteter För att kunna skapa förutsättningar för ett förebyggande arbete inför trafikstörande väderförhållanden inom järnväg, är det därför viktigt att det även skapas stöd för VO Trafik att arbeta operativt med dessa frågor. Det har skapats ett arbetsrum där den typen av dokument kommer att ligga och uppdateras löpande i samarbete med underhåll.

Trafikverkets webbsida med aktuellt material från nationell beredskap är uppdaterade, vilket gör det lättare att hitta materialet för externa intressenter. Informationen till berörda går nu till organisation istället för person.

Beredskapsplaner presenteras på branschmöten, TTT, NOL och ROL-dagar, uppstartsmöten samt uppföljning inför och efter varje årstid. Viktigt att fortsatt nå ut brett med information.

Fortsatt sprida goda exempel i broschyren "Så blir vi bättre tillsammans"

Kommentarer från järnvägsföretagen

Broschyren "Så blir vi bättre tillsammans" har varit till stor hjälp vid utbildningar/fortbildningar och stöd till operativ personal. Uppdatera broschyren att vid snöfall med tung snö fälla ner strömvtagare för att undvika avbrända kontaktledningar samt hantering vid is på kontaktledning.

Trafiksäkerhetsmässigt (händelser etc.) har det varit en relativt "snäll" vinter. Snöröjning framför vägövergångar och signaler har blivit bättre.

Den största anledningen till att det har fungerat bra, beror till stor del i samarbete och dialog. Uppkomna situationer har hanterats tidigt och lokalt på veckomöten.

Tydliggjort ansvarsområden men också prioriteringsordning utifrån när uppställningsplatser och sidospår behöver snöröjas.

Viktigt att inte "tappa" det viktiga arbetet inför kommande vintersäsonger även om vintern har fungerat bra.

Verksamhetsområde Trafik och Underhåll

Uppföljningsrapporten är uppbyggd från Trafikledningsområden men uppföljningsstatistiken presenteras utifrån regioner. Reflektioner har gjorts gemensamt med berört Trafikledningsområde och underhållsdistrikt som kan uppfattas som skiftande. Planering och uppföljning föregås av samverkansmöten före och efter varje årstid.

Återkoppling från NOL - Nationell operativ ledare

Störningar på väg kan få en stor konsekvens för järnvägen när entreprenörens felavhjälpare inte kan ta sig fram till drabbade platser.

Förbättringspotential finns i att samordna de regionala krisledningarna i samband med förhöjda beredskapsnivåer. Det kan vara av värde att tidigarelägga eller förlänga avrop av nationella snömaskiner utanför upphandlad kontraktstid.

Klimat och vädersscenario för Sverige

Det står klart att klimatet håller på att förändras utöver den naturliga variationen. Långa mätserier av både globala och regionala data visar tydligt temperaturförändringar redan idag. Det är tydligt att temperaturen ökar under alla årstider. Klimat är ett medelvärde av vädret under lång tid.

När klimatet förändras kan väderförhållanden förändras snabbt temperatur, vind, regn, snö och moln på en viss plats och vid en viss tidpunkt, så påverkas även väder och extremväder och leder till olika typer av effekter. Översvämningar, skyfall, hårda vindar och värmeböljor är exempel på väderrelaterade fenomen som ger konsekvenser för människor, samhällen och ekosystem.

Klimatscenarier beskriver hur framtidens klimat kan bli beroende på hur mycket växthusgaser och aerosoler vi människor släpper ut. Scenarierna ger möjligheter att planera och ta beslut kring åtgärder för hur Trafikverket bör förbereda och anpassa oss när vädret förändras. Med mildare vintrar, fler lågtryck med orkanvindar och kraftiga snöfall, fler skyfall, torrare och varmare sommar.

OPAL koder som analyserats

Koder att följa i vinterrapporten

Utöver ordinarie uppföljning

IBT -	Planerat Banarbete/transport	Rapporteras separat
IBT 30	Direktplanerat trafikstörande banarbete	Rapporteras separat
IBU 04	Bro	Ny 2022-12-11
IBU 05	Tunnel	
IBÖ 01	Spår	Rapporteras separat
IBÖ 02	Spårväxel	
IEA 01	Kontaktledning	
IFK -	Framkomlighet pga väder	
IFK 01	Verifierad spårhalka	
IFK 02	Snö och is	
IFK 03	Träd	Ny 2022-12-11
IÖA 05	Snögalleri	
ISA 02	Plankorsning	
JAS -	Avvikande sammansättning	
JAS 03	Ej planenlig tågvikt	
JDM -	Fordonsfel	
JDM 03	Strömvtagare	
JDM 04	Hjulskadelarm	
JDM 05	Bromsfel/Bromssystem/Tjuvbromslarm	
JDM 09	Dörrfel	
JDM 12	Varmgångslarm	
JVA 01	Dörrfel	
JVA 02	Bromsfel/Bromssystem/Tjuvbromslarm	
JVA 03	Hjulskadelarm	
JVA 08	Varmgångslarm	
OBÖ 01	Broöppningstid överskriden	
ODJ -	Djur i spår	
ODJ 01	Påkört vilt	
ODJ 02	Levande vilt i spårområdet	
ODJ 03	Påkörd ren	
ONA -	Naturhändelse	
ONA 03	Storm/Snöstorm	
ONA 04	Lavin	
ONA 05	Skred	
ONA 06	Kyla	
ONA 07	Spårhalka	Ny 2022-12-11
ONA 09	Träd	Ny 2022-12-11
OSY 01	Avsyrning av bana	
OSY 02	Avsyrning av fordon	
OTÅ 02	Plankorsningsolycka	
OTÅ 05	Uppkörd växel	
DTB -	Trängsel bangård	Utgår 2022-12-11

Kontakt

Vid frågor kring uppföljningsrapporten, kontakta författarna av detta dokument.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

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

trafikverket.se