

Styrelsen	2026-02-26
Handling nr	10.1
Handläggare	Sara Ihlund Anna Johansson
Daterad	2026-02-11

Till
Styrelsen för Västtrafik AB

Satus trafik

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Sara Ihlund, Anna Johansson

Rapport

Analys av vintertrafiken januari 2026

2026-02-11

Bakgrund

Under januari 2026 kom mycket snö i Västra Götalandsregionen. Påverkan på kollektivtrafiken var omfattande. Denna rapport ger en översiktlig bild över händelsen samt förslag till förbättringar för att möta liknande händelser framåt.

Händelseförlopp

Den 6 januari utfärdade SMHI en gul vädervarning i Västra Götalandsregionen. Den 7 januari övergår detta till orange varning och det började det snöa kraftigt på olika håll i vår region. Snön kom i stora mängder och 7–9 januari var delar av kollektivtrafiken inte möjlig att köra.

I samband med trafiksituationen så fick vi även utmaningar med att få ut trafikinformationen då våra system gick ner, vilket innebar att vi fick bortfall av realtidsdata till våra resenärer vid tre olika tillfällen under 7–12 januari, vilket gav att vi visade felaktig information till våra resenärer.

Snöröjningsarbetet hann inte med att skapa framkomlighet för kollektivtrafiken. Snö röjdes undan succesivt, men hållplatser plogades på många håll igen, och pantografer (el-laddnings platser i Göteborg) kunde inte användas då snönivån gjorde att laddning inte kunde ske.

Avsaknad av bra information från en del av våra trafikbolag, och mängden information som skulle hanteras samtidigt, gav utmaningar med att kunna nå ut till resenärer med bra information kring vilken trafik som körde och inte. Då våra processer och informationsflöden från trafikbolagen bygger på manuella rutiner, och bygger på att information kommer in från trafikbolagen för att sedan hanteras vidare, är det en utmaning när mycket information kommer in, att också snabbt kunna hantera informationen vidare ut i våra kundkanaler.

När snöröjningen hade hunnit i kapp, och vår trafik hade framkomlighet, saknades fordon hos flera trafikföretag till följd av kylan och snön. Fordonsbrist på Buss, och även fordonsbrist på Tåg.

Fordonsbrist Buss

Transdev och Keolis hade på grund av fordonsbrist stora utmaningar att få ut trafiken även efter att vägar och hållplatser skottats. Den bristande fordons-tillgången berodde främst på det extrema väderläget. Stora snömängder och sträng kyla innebar att ovanligt många bussar gick sönder samtidigt. Inom Göteborg är framkomlighet för våra fordon på vissa platser utmanande även utan snö beroende på de omfattande arbeten och ombyggnationer som genomförs. Vid dessa stora snömängder ökade skadorna på fordonen då trafiken gick ut under svåra förhållanden till följd av snön. Det uppstod en ovanligt hög skadenivå, främst på

glasdörrar och karosseri, kopplat till isbildning och påkörning av snö som pressats till is på hållplatser. Andra skador som uppkom var relaterade till kylan med komponenter som frös sönder.

Keolis har många gamla gasfordon som ska fasas ut de närmaste veckorna och där fordonens komponenter gick sönder. Tillgängliga fordon kördes dessutom hårdare än vanligt vilket också innebar högre skadenivåer.

När så många bussar togs ur drift och behövde repareras samtidigt räckte inte heller reservdelar och verkstadskapacitet till.

Bristande plogning vid laddstolpar ute på stan ledde till problem för Transdev att ladda elbussarna även efter att vägar och hållplatser snöröjts. Flera laddplatser var otillgängliga vilket i sin tur innebar att andra platser överbelastades. Detta innebar i sin tur ett accelererat slitage, fler fel och ökade tekniska störningar i elinfrastrukturen.

Sammantaget innebar detta en fordonsbrist med stor påverkan på kunderna.

Vidtagna åtgärder från trafikföretagen

Extra resurser sattes in för att åtgärda laddinfrastruktur och fordon.

Trafikföretagen tillsatte extra resurser för att säkerställa driften, inklusive verkstadspersonal för att åtgärda fordonen. Transdev tillsammans med berörda aktörer tillsatte resurser för att åtgärda och säkra laddinfrastrukturen. Utöver den kontakt som operativ styrning har löpande under dagen med trafikföretagens trafikledningar och den dialog som verksamhet buss har med affärschefer och andra centrala roller så tillsattes gemensamma möten med trafikföretagen morgon och kväll för uppföljning av trafiken, vidtagna åtgärder samt prognoser.

Konsekvenser för kund

Fordonsbristen innebar en stor påverkan på leveransen till kund med inställda turer. Trafikföretagen hade även utmaningar med att beräkna hur stor andel av trafiken som skulle kunna utföras framåt vilket gav utmaningar i att på förhand informera kunderna om vilken trafik de kunde förvänta sig.

Fordonsbrist Tåg

En olycklig kombination av sträng kyla, snöstorm och snabbt töväder skapade under perioden 6–16 januari en mycket utmanande situation för våra tåg. Problemen har främst drabbat våra äldre fordon, men vi har även haft störningar kopplade till det nya tågskyddssystemet ETCS på våra Regina tåg. Det uppkom ett fel kring ETCS uppgraderingen som visade att systemet inte kunde hantera en stor mängd snö, en visuell avläsning när snön la sig på fordonen kunde inte fungera som tänkt.

Utöver detta så spårade ett tåg ur i Floda som orsakade omfattande skador på fordonet, detta drabbade en redan ytterst ansträngt flotta fordon.

Åtgärder och operativa utmaningar

För att hantera situationen har vi arbetat intensivt på flera fronter:

Avisning dygnet runt: Efter snöstormen nyttjades alla depåer och spår för avisning dygnet runt fram till tövädret.

Resursförstärkning: Personal har omfördelats mellan depåer baserat på behov. Vi tog även in all tillgänglig extrapersonal, inklusive administrativa resurser och externa parter, för att bistå med avisningen.

Bärgning: Det har krävts ett omfattande arbete med att få hem trasiga fordon från yttre uppställningsplatser. Under de värsta dygnen kunde upp till 10 fordon inte köra till verkstad för egen maskin.

Det har även funnits utmaningar med infrastrukturen, såsom utslagna tågvarmeposter samt kapacitetsbrist på avisningsvatten och uppställningsplatser runt depåerna.

Konsekvenser för kund

Den direkta påverkan på våra resenärer till följd av fordonsbristen blev framförallt en reducering av trafikutbud. Val av turer bedömdes utifrån där det gör minst skada för resenärerna och att sprida ut effekten över flera linjer. Redan innan snöovädret kom 6–7 januari, fanns det en aktiv reduceringsplan med kortare tåg på Alependeln till följd av fordonsbrist. Den fordonsbristen är relaterad till leveransförseningen av våra nya X80-tåg. Därav ett redan ansträngt läge och försämrad situation för en del resenärer.

- Den 12 januari initierades en reduceringsplan där 5 dagliga turer ställdes in mellan:
 - Göteborg – Stenungsund
 - Göteborg – Ytterby
- I reduceringsplanen kör även kortare tåg på linjerna:
 - Göteborg-Lerum-Alingsås
 - Göteborg-Säffle
 - Göteborg-Vänersborg
 - Göteborg-Stenungsund
 - Göteborg-Kungsbacka

IT och systemutmaningarna

Bortfall av realtidsdata

Det uppstod bortfall av realtidsdata i trafikinformationsflödet till resenärer vid tre olika tillfällen 7–12 januari 2026. Samtliga bortfall är kopplade till tekniska störningar för Västtrafiks resesökmotor Hafas då realtidsuppdateringarna ifrån detta system slutade fungera.

1. 7 jan, bortfall 11:17-14:30
2. 9 jan, bortfall 13:30-16:40
3. 12 jan, bortfall 04:25-08:20

Samtliga digitala kanaler som informationsmässigt försörjs via resesökmotorn fick problem, vilket gav som konsekvens att felaktig information visades i To Go, på Västtrafik.se, flertalet digitala kanaler och Resrutten som är en intern applikation för Kundservice och Anropsstyrd trafik.

Konsekvensen av bortfallet är att det inte skedde någon uppdatering av realtidsinformation så som prognoser/förseningar, inställd trafik och störningsmeddelanden. Reseplaneringsmotorn visade endast tidtabellstid för planerad trafik.

Ett flertal åtgärder genomfördes såsom utökat minne för server, förbättrade integrationer, åtgärder för minskad belastning i systemen och utökad kapacitet.

Utvecklingsområden

Västtrafik genomförde ett möte med återkoppling ("lessons learned") i berörd arbetsgrupp den 19 januari, i direkt anslutning till den omfattande händelsen. Arbetsgruppen bestod av en bred tvärfunktionell sammansättning med flera olika roller som på olika sätt varit involverade i händelsen. I det gemensamma arbetet har vi identifierat både styrkor i hanteringen och de utmaningar som uppstod, liksom de förbättringsområden som bör prioriteras framåt.

Tillsammans ser vi behov av att tydliggöra roller och ansvar i kris, minska personberoende, säkerställa rutiner och verktyg för intern kommunikation i kris och säkerställa kontinuitetshantering ytterligare för vissa IT system.

En central del är att automatisera informationsflödet från våra trafikföretag för att säkerställa rätt information till kund snabbt. Detta är ett område som sedan länge ingår i Västtrafiks trafikinformationsprogram men där många initiativ ger effekter först på lång sikt. Även i ett läge med automatiserad process kommer det vara utmanande att hantera den stora mängden information som ett störningsläge i denna omfattning innebär men vi behöver förenkla och förbättra processen.

I den externa samverkan ser vi behov av en tydligare krisorganisation tillsammans med de närmast berörda parterna, där trafikföretagen speglar vår egen struktur. Vi

ser även behov av ett mer proaktivt och samlat arbete med trafikföretag och väghållare, särskilt inom GMP. Där trafikerar flera aktörer området samtidigt, vilket kräver gemensamma trafikprioriteringar som är synkroniserade med prioriteringarna i snöröjningen."

//