

Report and Conclusions regarding Harsh winter condition the winter 2009/2010 – Alstom Transport 2010¹

The winter of 2009–2010 has been unusually cold. Starting from December 2009 until February 2010 snowfalls in several parts of the Northern Hemisphere. In January 2010, Europe experienced one of its coldest winters since 1981–1982. This led to widespread train services disruption, especially in the countries such as Spain, UK where very cold winters are not regular.

Also in Denmark, Sweden and Norway, the Train Operators were hit hard by unacceptable number of trains with snow related difficulties sent to maintenance depots. For many trains, which are between ten and fifteen years, old there has not been any problems with them in previous winters.

This short summary of Alstom Transports Winter report aims to

- Gather issues encountered and good remedies for the operation and maintenance of rolling stock during the winter 2010/11.
- Share the knowledge and experiences of train maintenance and operation in cold winter climate between different Regions and Platforms.
- Develop a set of recommendations on winter effects prevention implemented in the train or in the operations mode, which can be presented to our major customers.

The number of issues stated in this report is an extract from the full report and applies to our experience in the Nordic region.

¹ ALSTOM Sverige.

Lack of equipment and resources for heavy winter conditions results in drop in fleet availability and reliability.

To minimize these consequences a Winter Plan with the objective to identify problem areas and propose actions in order to maximize fleet availability and reliability. The Winter Plan should take into consideration lessons learned from previous years. The Winter Plan shall be approved not later than the 1st of October of each year. The Winter Plan shall include, but not be limited to:

Wheel turning facilities

Due to the increased demand of wheel lathe in the winter time, it is important to secure slots in advance, to define the back-up plan if the wheel lathe is not accessible, etc.

De-icing facilities

If there are no dedicated facilities, define a process with a method to use, means, and identify where to de-ice trains, and verify the capacity.

Emergency procedure for managing extraordinary or adverse weather conditions

How to get the staff to the depot or the train on the track, transportation of spare parts to the depot/train, snow clearing of depot, winter chains in the service car, winter.

During winter the need for identified specific materials and stocking policy increases. The stock regarding spare parts and consumables that are winter sensitive such as brake pads, panto carbon strips, etc., and especially those that need more.

Snow packing

De-icing is a must at wintertime. Bogies and under frame need to be cleared from snow and ice before maintenance can take place, as well as to maintain optimum performance in operation. De-icing is expensive and takes a long time, sometimes several hours.

Increased weight, there may be 500 to 1 000 kg (in worst cases) of ice/snow per bogie, damage to the bogie components (hoses, pipes), malfunctioning of brakes, tilting, wheel lubrication, sanding, suspension, etc., difficulty to inspect under frame area for maintenance and safety checks. Increased axle load, which increases the track forces, which includes affecting the track bed.

De-icing with warm air is the preferred method for de-icing, but it consumes a huge amount of energy. The investment costs are also highest. It consists of a tunnel with a series of hoses expelling warm air at under frame and bogies. The other disadvantage of this method is that it may take a long time to de-ice complete train. In a example bellow, in Älvsjö depot, there is a track with a capacity for two train and it normally takes between 2 and 4 hours to de-ice complete train.

If there are no de-icing facilities it may be performed manually with hoses with 40 degree warm water, no high pressure, taking care that there is no direct pouring at seals, connectors, axle bearings, motor, etc. As a reference it may take up to 6 hours.

If there is a special de-icing facility for a complete train with a large number of nozzles, spraying hot water at low pressure, the time of de-icing can be shortened to 30 min. The method of de-icing with warm water is cheapest, but it may give problems later if the water that remains freezes, the train will gather more snow and ice during the operation. Icing with warm water is cheapest, but it may give problems later if the water that remains freezes, the train will gather more snow and ice during the operation. Furthermore, there is always the risk of water ingress into different equipment if one or several nozzles are not oriented properly (risk of contamination of oils and greases with water).

De-icing with heated glycol is the same principle that has been used by airlines for over 20 years, and which has recently been transferred to railways. The reason is that propylene glycol is much more efficient compared to air and water. In the example bellow, in Hagalund depot, there is a tank with 16 000. It is of glycol, which is heated to 90°, and then applied to the bogie through series of adjustable nozzles with 0.6 bar pressure. It takes around 1 min/bogie, and around 90 % of glycol is reusable. This method is the most cost and time efficient, and the glycol has an anti-icing effect, so the residue left on the bogies makes it hard for snow and ice to stick. The disadvantage is that propylene glycol is considered harmful to the environment, so it is important to control the glycol waste.

The investment costs are also highest. It consists of a tunnel with a series of hoses expelling warm air at under frame and bogies. The other disadvantage of this method is that it may take a long time to de-ice complete train. In a example bellow, in Älvsjö depot, there is a track with a capacity for two train and it normally.

Wheel turning facilities

Due to the increased demand of wheel lathe in the winter time, it is important to secure slots in advance, to define the back-up plan if the wheel lathe is not accessible, etc.

The information has been received from different departments within Alstom. around the world.

- Spain: TLS Main lines projects, IRVIA Alaris Pendolino project, RENFE operating procedure,
- UK: TLS WCML Pendolino project,
- Korea: TGV project,
- France: information form High-Speed Platform, La Rochelle,
- France, Citadis Evolution winterization guidelines, Valenciennes,
- Nordic countries: X40, Arlanda Express, X60, X61, X62 Coradia Nordic projects,
- Italy: information from TLS Intercity Platform, Savigliano,
- Germany: information from Coradia Nordic Platform, Salzgitter,
- External information (Eurostar, NSB, Transrail, Acela, various articles published through internet)

Work done so far:

Around 120 issues classified by:

- PROBLEM (Snow packing, Water ingress, Ballast pick-up, Freezing, Snow smoke, Snow accumulation)
- SYSTEM AFFECTED (General, Bogie, Bogie/Brakes, Traction, Car body)
- EFFECT (Drop in fleet availability and reliability)
- CRITICITY (High, Medium, Low)

- TYPE OF SOLUTION (Operation, Maintenance, Protections, Design)
- DESCRIPTION OF SOLUTION (Short description)
- APPLICABLE CLIMATE ZONE (Sub artic, Humid Continental, Marine West Coast, Mediterranean)
- SOURCE OF THE INFORMATION (Project/Report from where the solution is coming)

Conclusions

During the winter 2009/2010 Alstom identified a number of activities that could have increased the number of trains in traffic. These activities has been categorized and solutions with in different areas. The clarification and identification of areas of responsibility between stakeholders is the most important work and it needs to be done by manufacturer, maintainer, operator and infrastructure owner.

Effekter av is och snö – skogsindustrin och järnvägen under vintern 2010¹

Sverige är världens näst största exportör av papper, pappersmassa och trävaror. Den svenska skogsindustrin exporterar till ett högre värde än fordonsindustrin. 200 000 personer arbetar i skogsindustrin inklusive leverantörer och underleverantörer. Industrin investerar i snitt 10 miljarder om året. Majoriteten av de cirka 20 miljoner ton som produceras årligen går på export via sjöfart, men en stor del går även via järnväg. För inrikestransporter är andelen järnväg högre. Inrikes i Sverige använder skogsindustrin järnvägs-transporter för drygt 15 miljoner ton, vilket ger ett transportarbete på 6,6 miljarder tonkilometer². Detta motsvarar 26 % av det totala transportarbetet på järnväg. Exporten, med järnväg som transportmedel, är drygt 2,2 miljoner ton, vilket motsvarar över hälften alla järnvägsvagnar för export i sydgående riktning, dvs. malmbanan borträknad. Inklusive malmbanan är exportandelen av skogsindustri-produkter med järnväg drygt 14 %.

Beroendet av järnvägstransporter inom skogsindustrin är stort och ökar ständigt, till exempel har andelen transporter av råvara på järnväg ökat med 75 % mellan 2001 och 2008. Problemen på järnvägen under vintern 2009/2010 var därför omfattande och berörde i princip alla anläggningar som använder järnvägstransporter. Speciellt gäller detta för de anläggningar som har vagnslaster eller använder Hallsberg som nav för skapande av heltåg. Fler terminaler än bara Hallsberg drabbades hårt, till exempel Nässjö.

Direkta kostnader utgjordes av extratåg, extra vagnshyra, extra insatser av tågoperatörer, extra växling, omledning av tåg, tågförlängning och andra järnvägsrelaterade kostnader. Industrier har även betalat för vagnshyra trots att vagnarna har varit fast och inte

¹ Skogsindustrierna – bransch- och arbetsgivarorganisationen för massa-, pappers- samt den trämekaniska industrin.

² Statistik från SIKA för 2008.

kunnat utnyttjas. Till detta kan läggas åtskilliga övertidstimmar för personal, speciellt i lager och magasin. Andra direkta kostnader är extra bil- och båtfrakter från bruk och i några fall reklamationer från kunder men även krav från kunder. Krav om 0,5 miljoner kr för att en kund får använda en ersättningsprodukt har förekommit.

Flera industrier har haft fasta åtaganden för järnväg som de har tvingats betala för trots att de inte har kunnat nyttja tjänsten. Flera industrier fick omleda transporter, vilket medförde en mindre optimal transportkedja och därmed något dyrare transporter. Det ska tilläggas att flera företag använder sig av tillfälliga slottider för sina järnvägstransporter, dvs. använder outnyttjad kapacitet i järnvägsnätet. Flera av dessa transporter blev under vintern inte genomförda och de syns inte i statistiken eftersom det inte rör sig om planerade tåglägen. Ett mycket stort bolag anger att 8 % av deras järnvägskapacitet försvann på detta sätt.

Skogsindustrierna har tillsammans med medlemsföretagen försökt bedöma den ekonomiska effekten av snökaoset i det svenska järnvägssystemet. Detta är dock svårt då många av effekterna inte helt går att kvantifiera. Av de som går att bedöma uppskattas skogsindustrins direkta kostnader vara cirka 75–95 miljoner kronor.

Vinterproblemet för järnvägen innebar även indirekta effekter. Flera av anläggningarna har till exempel varit tvungna att planera om produktionen i fabriken så att volymer/produkter som ska gå med bil eller båt har prioriterats först. Bara i enstaka fall har avsaknad av järnvägsvagnar för utlastning lett till tillfälligt produktionsstopp. I det fallet har fabriken haft begränsat lagerutrymme och därmed varit beroende av järnvägsvagnar för att kunna lasta produkter i, järnvägsvagnar som hade fastnat någonstans, till exempel i Hallsberg. Stora förseningar kan betyda att gods missar sin avgång med exempelvis ett fraktfartyg, vilket kan leda till oerhörda ekonomiska konsekvenser och svårigheter vid omplanering.

Andelen transporter på järnväg för inrikes råvarutransporter, så kallat rundvirke, stod för 32 % år 2008. Rundvirkestransporter på järnväg har ökat med 75 % mellan 2001 och 2008 och branschen vill öka detta för att nå branschgemensamt klimatåtagande. Ett av bolagen hade alla sina råvarutransporter försenade på något sätt, allt från ett par timmar till flera dagar. Ett annat bolag rapporterar att de trappade 20 % av råvaruvolymen under första kvartalet på grund av förseningar i järnvägen. Ett tapp som inte kan tas tillbaka eftersom att alternativet bil är alldeles för dyrt på det aktuella avståndet. Ingen fabrik fick avbryta produktionen på grund av råvarubrist,

men hade så skett hade beloppen per dag varit i miljonklassen. En av Skogindustriernas medlemsföretag uttryckte det så här: ”Tur att vi inte transporterar mer på järnväg.” Osäkerhet på järnvägens tillförlitlighet gör att industrierna måste ha större lager av råvara för att inte riskera brist, vilket leder till ökade kostnader för lagerhållning och i förlängningen minskad konkurrenskraft för järnvägen.

Om 13 av skogindustrins största industrier måste avbryta produktion innebär det ett bortfall av exportintäkter på cirka 100 miljoner kronor om dagen, vilket också får effekter på leverantörer. Holmen Timber skriver i sitt halvårsbokslut som förklaring till varför leveranserna har sjunkit 16 %: ”produktionsstörningar och transportproblem under första kvartalets stränga vinter har påverkat årets leveranser negativt”.

Vinterproblematiken har haft effekt även på skogsindustrins kunder och kundrelationer. Förutom problem med järnväg har den svenska skogindustrin det gångna året även haft båtar som frusit fast, bland annat på grund av kapacitetsbrist för isbrytning, och en strejk. Goodwilleffekten på grund av kraftiga och långvariga förseningar är betydande men som vanligt svåra att kvantifiera. Alla typer av avbrott i leveranser får effekter på kunder. Tetra Pak som är en stor kund till svensk skogsindustri har i artiklar i vintras uttalat att de kanske måste se över vilka länder de köper in vätskekartong från så att de har säkerhet i leveranserna. Detta mot bakgrund av att nästan 90 % kommer från svenska skogindustrier. Ingen av Skogsindustriernas medlemsföretag kan ange att de har förlorat en specifik kund på grund av vinterns störningar i järnvägen, men många menar att det på lång sikt påverkar förtroende för svensk skogsindustri och därmed minskade marknadsandelar. En av Skogindustriernas medlemsföretag uttryckte det så här: ”Alla kunder som får sitt gods med järnväg har blivit lidande!”

I utvärderingar för att hitta åtgärder för att motverka liknande situationer i framtiden används etablerad samhällsekonomisk kalkyl. Problemet med dessa analyser är att gods- och persontransporter inte kan jämföras. Godset har för lågt värde i de samhällsekonomiska kalkylerna. Enligt den studie McKinseys gjorde för Trafikverket stod godstrafiken för 72 % av alla vinterns förseningstimmar. Samtidigt står godstrafik endast för 7 % av den samhällsekonomiska kostnaden. Detta visar tydligt att den samhällsekonomiska kalkylen är helt felaktig för gods eftersom kostnaden för gods bara utgörs av kapitalkostnaden för godset under förseningstiden. Sverige är ett exportberoende land och industrier som förlorar kunder på grund

av sena godsleveranser gör det med största sannolikhet till en konkurrent i ett annat land. Konkurrensen på internationella marknaden är stenhård. På sikt står svenska jobb på spel.

Erfarenheter från luftfarts- och vägområdena

Luftfarten¹

Inom flyget hanteras stora snömängder och annan väderlek på annat sätt än inom järnvägen. En viktig skillnad är att Swedavia begär flygspecifika prognoser av SMHI. Inställningen är att skapa tillgänglighet så att flygtrafikföretagen kan skapa regularitet.

Varje flygplats har sin egen enhet för snöröjning inklusive utrustning som bemannas av egen och inhyrd personal, så kallad *vinter-extra*. De avtal som ingås mellan flygplatserna och inhyrd personal avser till exempel bortforsling av snö.

Inför varje säsong har de statliga flygplatserna en strategisk plan och en taktisk plan som innebär veckovis uppdatering. Inom luftfarten arbetar man förebyggande och med dygnspassning.

En annan viktig skillnad är att flygplatserna har ekonomiska incitament att upprätthålla god tillgänglighet på ett annat sätt än vad Trafikverket har för järnvägsnätet. Flygplatsernas intäkter bygger nämligen på starter och landningar men också på antal passagerare.

LFV hanterade snöovädret med en annan systematik än den som präglade järnvägssystemet. Denna systematik kom också till uttryck senare under våren när luftrummet drabbades av askmoln.

Arlanda har en areal om cirka 290 hektar som behöver snöröjas.

Planering inför vintersäsongen innefattar:

- Strategisk planering
- Taktisk planering
- Minutoperativ planering

¹ Swedavia.

Den strategiska planeringen handlar om väl fungerande organisation och välutbildade medarbetare, adekvat maskinpark/utrustning, fungerande hjälpsystem, fastställda och beprövade rutiner, planeringsmöten före och efter säsongen.

Den taktiska planeringen handlar om underlag från SMHI, (Internet, fältprognoser, 3-dygns prognoser, TAF²), underlag från flygtrafikledningen, resursplanering, fysiska kontroller och Taktiskt Trafik Forum (TTF).

Den minutoperativa planeringen innebär bemanning dygnet runt av snöröjningsledare/snöröjare, kontinuerlig systemövervakning, fysiska kontroller, koordinering med flygplatsens olika aktörer och SMHI (METAR, Internet).

Första snöröjning: 2009-12-12

Sista snöröjning: 2010-04-04

Mest belastade dag: 2010-02-20

Begränsning av kapaciteten på Arlanda gällde endast under tre dagar.

Totalt deponerades cirka 500 000 kubikmeter snö på flygplatsområdet.

Efter snöovädret 2008 lärde sig flygsystemet följande:

- Prioritetsordning enl. SLA tillämpligt under rådande omständigheter
- Brist på LFV koordination under snöfallet och under återtagandet
- Otillräcklig markvärme Pir F/Terminal 5
- Bristande koordination mellan ATS – marktjänstbolagen – avisningsgrupperna (Iceman)
- Problem med att hantera slot-tilldelning under ”adverse weather conditions” (SHAMANprocedurer?)
- Dålig uppföljning av TTF
- Brist på anpassade operationella rutiner
- Brist på bogseringsresurser
- Nya rutiner för ”remote” avisning
- Striktare koordination mellan avisning – flygbolag – ATS (licensavtal...)

² TAF=Terminal Aerodrome Forecast.

- Uppdatera SLA A-SA-4844
- Uppdatera ATOS roll
- Ny planering för resurstilldelning Airside – Landside

Flera flygplatser tillhandahåller själva maskiner till kontrakterad entreprenör.

Vägsektorn

Inom ramen för MSB:s uppdrag uppger Trafikverket att vägsektorn inte drabbades av störningar med anledning av stora snömängder och kyla vintern 2009/2010.

Vägverket vidtog följande åtgärder, vilka bedömdes som tillräckliga för att hantera konsekvenser av perioder med snö och kyla:

- Uppstart av krisledningsorganisation
- Anskaffning av förstärkningsresurser: materiel och/eller personal
- Särskilda informationsinsatser

Samtliga entreprenörer på vägsidan förstärkte sin organisation i tid. Trafikverket uppger vidare att förebyggande och/eller förberedande åtgärder haft betydelse för organisationens förmåga att motstå och hantera konsekvenser av perioder med stora snömängder och kyla under vintern 2009/2010. De åtgärder som verket uppger har haft betydelse är:

- utveckling av analys- och beslutsunderlag, till exempel arbete med risk- och sårbarhetsanalyser/förmågebedömningar,
- framtagande av planverk, till exempel krishanteringsplan och
- övningar av liknande händelser.

Andra åtgärder som haft betydelse är:

- utbildad och övad organisation,
- flexibilitet i organisationen och
- proaktivitet inför annalkande väderhändelser.

Vägverket deltog i samverkansaktiviteter under vintern 2009/2010 för att hantera konsekvenserna av perioder med stora snömängder och kyla. Det handlar om formella samverkansmöten på lokal, regional eller nationell nivå inom redan etablerade nätverk samt om löpande informella kontakter. Samverkan har i huvudsak skett med följande aktörer:

- MSB
- Räddningstjänst
- SMHI
- Trafikverket
- Näringsdepartementet
- Driftentreprenörer
- Länsstyrelser
- SoS
- Polis

Även andra aktörer inom ansvarsområde har deltagit i samverkansaktiviteter samma typ av samverkansåtgärder och anser att den samverkan som har förekommit har fungerat mycket bra.

Vägverket begärde aldrig stöd av Försvarsmakten eller av andra myndigheter under den gångna vintern. Däremot begärde andra aktörer i sektorn stöd. Polisen i Västra Götaland kontaktades till exempel under snöfallet i slutet av februari för att leda och genomföra kolonnkörning på E 45 över Dalboslätten norr om Trollhättan.

I Skåne kunde vägsystemet återställas snabbare än järnvägssystemet

Skånetrafiken anger i sitt brevsvar till Utredningen om störningar i järnvägstrafiken 2009/2010 den 15 april 2010, att återställningen av vägnätet gick fort och att vägarna där var fullt farbara bara några timmar efter att snöovädret upphört. Även under snöovädret är många vägar, främst de större, fortfarande farbara när tågtrafiken lamslagits. Som det är nu så har vägsidan en så mycket högre ambitionsnivå än vad järnvägssidan verkar ha menar Skånetrafiken. Ett

exempel på detta var det snöoväder som tisdagen den 2 februari kom in från Danmark på eftermiddagen och som hade passerat till midnatt. Under själva ovädet var det problem både på vägar och järnvägar men sen gjorde sig skillnaden i återställningsförmåga gällande. På onsdagsmorgonen kl. 06.00 var de allra flesta vägar plogade och klara. Endast några mindre vägar på landsbygden återstod. Vägsidan behövde sex timmar för att återställa vägarna till farbart skick.

Tågtrafiken startade upp med nödplaner och starkt reducerad trafik. Det skulle ta ända till måndag morgon den 8 februari innan järnvägarna var återställda, dvs. i stort fem dygn.

Stockholms stad utverkade dispens för snötippning och samordnar entreprenadkontrakt för vinterväghållningen³

I Stockholms stad medförde vintern stora problem för framkomligheten. Gator i Stockholms stad med särskilt höga krav på framkomlighet, till exempel Sveavägen och S:t Eriksgatan klassas som A-gator och har höga trafikflöden. B-gator har stora framkomlighetskrav men inte de trafikflöden som A-gator har. C-gator har en liten funktion i transporthänsende.

För vinterväghållningen i Stockholm finns flera olika kontrakt med olika entreprenörer eftersom de olika stadsdelarna tidigare haft ett eget ansvar för dessa kontrakt. I takt med att dessa kontrakt löper ut och Trafikkontoret sedan år 2007 (då ansvaret överfördes) genomför ny upphandling, är en ambition att i högre utsträckning samordna kontrakten så att samma standard och kvalitet kommer att gälla oberoende av stadsdel. En annan målsättning är att dela upp entreprenadområdena (tidigare cirka 20 stycken) efter de behov av rationell väghållning som finns och inte efter geografiska gränser. Dessa åtgärder beräknas vara slutförda under 2013.

Under åren 2001–2007 uppgick kostnaden för vinterväghållning i Stockholms stad till i genomsnitt cirka 140 miljoner kronor. Prognosen för 2010 indikerar en kostnad på cirka 250 miljoner kronor.

I nuläget är det fyra olika entreprenörer som ansvarar för väghållningen i staden. Ersättningen till dessa utgår i form av en fast säsongsersättning vilken regleras i förhållande till den totala nederbörden under vintern. Entreprenörerna är skyldiga att vid behov transportera bort snön till tipp, ett arbete för vilket extra ersättning

³ Trafikkontoret, Stockholms stad.

betalas. Entreprenören tillhandahåller en basnivå för plogning, halkbekämpning, och snöbortforsling som bygger på en beräknad normalvinter. Blir vintern avsevärt mildare kommer maskinutrustning och förare inte att utnyttjas. Om vintern blir snörik och kall måste ytterligare resurser kallas in av entreprenören med ersättningsnivåer som framgår av kontrakten.

Det finns avtalade nivåer avseende snömängd som ska uppnås och prioriterade trafikleder och gator som ska vara åtgärdade inom viss angiven tid.

Vägmaskinerna har blivit färre men effektivare

Maskinresurserna i Stockholms stad för plogning och halkbekämpning har sedan 1980-talet minskats från 484 till 353. Trafikkontoret anser dock inte att detta har minskat kvaliteten på vinterväghållningen eftersom dagens maskiner är mer effektiva. Det som Trafikkontoret i Stockholms stad anser vara ett problem är inte de maskinella resurserna utan snarare att personalen har tappat erfarenhet av mer omfattande snöröjningsinsatser med hänsyn till mildare vintrar. Under 2000-talet har snötippning aktualiserats enbart under tre vintersäsonger.

Då landdepåerna redan i samband med det första kraftiga snöfallet kring den 20 december 2009 snabbt fylldes och snart inte kunde ta mer snö gav Naturvårdsverket, på stadens begäran, dispens för utökad sjötippning (Norr Mälarstrand, Blaiseholmen, Värtan och Stadsgården). Därigenom kunde snö fraktas bort från terminalområden och T-bana och pendeltåg kunde tills vidare trafikera obehindrat.

Under senare delen av januari 2010 blev snösituationen i stadens ytterområden oacceptabla och platsbrist vid tippningsplatserna gjorde att det inte längre gick att transportera snön från ytterområden till de sjötippningar för vilka dispens medgivits. I stället identifierades ett tjugotal platser i västerort och söderort. I efterhand har Trafikkontoret dock bedömt att sjötippning var helt nödvändig för att klara stadens basfunktioner. Kontoret har också konstaterat att bortforsling bör ske med korta transportvägar mellan den yta som ska rensas och tippplatsen.

Trafikkontoret har dragit slutsatsen att det måste finnas en handlingsberedskap för att klara stora snömängder vid bland annat

känsliga kollektivtrafiklägen. Samtidigt finns i nuläget ingen självklar långsiktig lösning när det gäller snödeponering.

Den grundläggande samhällsservicen kunde upprätthållas men en långsiktig handlingsplan för vinterväghållning är nödvändig

En efterföljande utvärdering visar att olika företrädare för samhällets funktioner anser att vinterväghållningen fungerade efter omständigheterna bra och att grundläggande samhällsservice kunde upprätthållas.

I remissvar som inkommit föreslås bland annat att det bör vara högre prioritet på större trafikleder och vägar i övrigt som bussar och utryckningsfordon använder. Bland övriga förslag märks att allmänheten bör få information om vilka insatser som sker på de olika gatorna och när. Staden bör försöka hitta andra alternativa snöröjningsmetoder och bättre uppföljning efterlyses från entreprenörerna.

En långsiktig handlingsplan för vinterväghållningen är nödvändig och uppföljningen av den gångna vintersäsongen visar att det finns ett flertal åtgärder som kan minska störningarna. Det handlar bland annat om ändrade tider för service i innerstaden och informationskampanjer.

Erfarenheter från Finland

Vintern 2009–2010 på Finlands järnvägar – händelser och slutledningar. Trafikverket, järnvägsavdelningen. Helsingfors 2010. Trafikverkets undersökningar och utredningar 15/2010. 55 sidor. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6656, ISBN 978-952-255-532-8, ISSN 1798-6664 (pdf), ISBN 978-952-255-533-5 (pdf). Nyckelord: järnvägar, järnvägstrafik, banhållning, vinter, punktlighet, föregripande.

Sammandrag

Vintern 2009–2010 var särskilt i södra Finland exceptionell. Den köldperiod som började i december var exceptionellt lång och det snöade synnerligen rikligt under vintern. Snöyra och drivsnö orsakade utmaningar för både tågmaterielen och bannätet. Snö och is som fastnade i tågens underreden och i banans växlar försvagade märkbart systemets prestationsförmåga. Förberedelserna för sådana här utmaningar som vintern hade med sig var otillräckliga efter ett antal milda vintrar. Sålunda ledde svårigheterna till betydande problem med att hålla tidtabellerna och indragna tågturer som vållade tågresenärerna avsevärda olägenheter. För järnvägstrafikens del är tillförlitligheten en av de viktigaste faktorerna som inverkar på tjänstens kvalitet. Efter vintern har problemen i trafiken fortsatt till följd av speciellt svår tjäle.

Säkerheten är järnvägstrafikens mest centrala värde. På grund av detta leder fel på bannät och tågmateriel lätt till hastighets- och trafikbegränsningar. Trafiksystemet har blivit känsligare för störningar i och med teknifieringen av systemet och de allt större kraven på effektivitet. Även trafikmängderna har vuxit avsevärt efter den föregående svåra vintern. Dessa omständigheter bidrog till att trafiken på vintern under långa perioder drabbades av störningar så att en stor

del av tågen inte kunde hålla sina tidtabeller. Även om både fjärr- och närtrafik måste dras in, kunde trafiken till största delen likväl skötas i Finland.

På grund av järnvägssystemets egenskaper ledde förseningar som orsakades av vinterns problem till omfattande kedjereaktioner i trafiken. Kedjereaktionerna förvärrades av det enspåriga bannätet i Finland. Svårigheterna i huvudstadsregionen projicerades på grund av trafikstrukturen snabbt i hela landet. Funktionerna på Ilmala depån och trafiken mellan Ilmala depån och Helsingfors central station påverkar avsevärt förloppet av hela landets persontrafik. En pressad tidtabellsstruktur tillsammans med en effektiv användning av person- och materielresurser ökar risken för en kedjereaktion av dröjsmål. Situationen förvärrades i vintras av att samarbetet mellan de olika operativa aktörerna till att börja med inte förlöpte på bästa möjliga sätt. Dessutom förekom det problem i framställningen av information till passagerarna. Å andra sidan medförde den gemensamma ledningsgrupp som bildades av ledningen för VR-koncernen och representanter för Trafikverket snabbhet och förutseende som behövdes för beslutsfattandet.

Den gångna vinterns problem har man på järnvägen tagit på allvar. Trafikverket och VR-Group Ab har både var för sig och i samarbete med varandra under början av år 2010 gjort upp täckande analyser och vinterberedskapsplaner med hjälp av vilka exceptionella situationer i fortsättningen bättre kan hanteras. Genast på vintern igångsattes ett antal korrigerande åtgärder med hjälp av vilka beredskapen förbättras redan för nästa vinter. I och med de erfarenheter man förvärvat och de åtgärder man vidtagit kommer man framöver i motsvarande situationer att klara sig bättre i många avseenden.

Under kommande vintrar förbereder man sig för att hålla bannätet i trafikerbart skick under förhållanden som motsvarar vintern 2009–2010. För detta ändamål höjs beredskapsnivån klart och beredskapen för exceptionella köld- och snöförhållanden skärps. Tjäl-skadorna repareras och tjälbildning förebyggs inom de gränser resurserna tillåter. Materielens funktionssäkerhet förbättras med hjälp av punktligare förebyggande underhåll samt investeringar i komponenter och anläggningar. Till Ilmala depån anskaffas en glykolanläggning för avfrostning av tåg. Trafikplanerna för störningssituationer görs ännu mer täckande och kombineras även med planerna för personalanvändning. Samarbetet mellan de aktörer som deltar i den operativa trafikdriften förbättras. Ledningsmetoderna för exceptionella

situationer systematiseras och anvisningar utfärdas för ändamålet. Den gångna vintern gjorde att man insåg att det i exceptionella situationer i järnvägstrafiken är nödvändigt att aktörerna bildar en gemensam ledningsgrupp, även om varje instans fattar beslut om frågor som hör till dess eget kompetensområde.

Vissa grundläggande särdrag med effekter på systemets kapacitet och driftsäkerhet kan påverkas först på längre sikt. Sådana åtgärder är till exempel avlägsnandet av flaskhalsar i bannätets kapacitet – till exempel enspåriga avsnitt, reduktion av tjälbildningen och förnyande av tågmaterielen. Åtgärder av detta slag kräver omsorgsfull planering och i regel stora investeringar.

Bristerna i passagerarinformationen har uppfattats och identifierats, och arbetet med att förbättra informationen har redan pågått en tid och fortsätter utan uppehåll. I och med att ett nytt passagerarinformationssystem tas i bruk kan man betydligt bättre förmedla information om exceptionella trafiksituationer till passagerarna på stationerna. En förutsättning för att uppdaterad information ska kunna förmedlas är att det finns tillgång till en situationsbild, tillräckliga resurser och expertis för hantering av exceptionella situationer. Det ska vara möjligt att förmedla information till passagerarna, godstrafikens kunder samt personalen på stationerna och tågen.

Vintern 2009–2010 visade att det finns en hel del att förbättra i Finlands järnvägstrafiksystem inom ett flertal delområden. Detta utvecklingsarbete har järnvägsaktörerna nu målmedvetet tagit sig an. Målet är att i fortsättningen kunna betjäna tågresenärerna betydligt bättre.

Trafikeringsavtal Tågplan 2010 - Mall

Mellan Trafikverket (TRV) och XX () är följande avtal upprättat.

Trafikverket

Trafikverket,

Trafik, Järnväg

781 89 BORLÄNGE

Org.nr: 202100-6297

Avtalspart X

Ange XX namn

Ange XX adress

postnr ORT

Org.nr: xxxxxx-xxxx

Handläggare:

aaaa bbbbb

Handläggare:

aaaa bbbbb

GRÅ = justeras vid upprättande av avtal.

Innehåll

1	Allmänt	3
1.1	Bakgrund.....	3
2	Omfattning	3
2.1	Trafikverkets åtagande.....	3
2.2	XX: Åtagande.....	3
2.3	Gemensamma åtaganden	3
3	Avtalshandlingar	4
4	Kontaktvägar	5
4.1	Trafikverkets och XX kontaktpersoner	5
5	Tider	5
5.1	Avtalets giltighetstid	5
6	Ansvar och ersättning	5
7	Ändringar och tillägg i avtalet	5
8	Debitering	5
9	Tvist	6
10	Övrigt	6

Bilagor

- 1** Avtalade tåglägen och övriga tillträdestjänster
- 2** Parternas kontaktpersoner
- 3** Tåglägen som ingår i kvalitetsuppföljning
- 4** Kvalitetsparametrar samt uppföljningsmodell
- 5** Operativt stöd vid utrop

1 Allmänt

Detta trafikeringsavtal har tecknats med stöd av Järnvägslagen 6 kap. 22 § (SFS 2004:519).

1.1 Bakgrund

Infrastrukturförvaltaren är enligt Järnvägslagen 6 kap. 5 § (SFS 2004:519) skyldig att tillhandahålla en beskrivning av det järnvägsnät de förvaltar. Detta sker i järnvägsnätbeskrivning (JNB) 2010.

JNB är indelad i två delar. Del 1 beskriver bland annat de villkor som måste vara uppfyllda för att få rätt att utföra eller organisera trafik på järnvägsnätet. Del 2 innehåller allmänna avtalsvillkor. JNB är en del av avtalshandlingarna och ska läsas parallellt med detta trafikeringsavtal (TRAV).

JNB finns publicerad på Trafikverkets webbplats
<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera>

2 Omfattning

Detta avtal omfattar nyttjande av tågläge och övriga tillträdestjänster enligt bilaga 1 som BV har tilldelat **XX** genom BV: s beslut F08-13000/ TR50 avseende tågplan 2010. Avtalet omfattar också för **XX** tillkommande behov av tågägen och övriga tillträdestjänster, vilka tilldelats av Trafikverket

Villkoren i avtalet reglerar även av TRV operativt anordnade fordonsrörelser som **XX** framför. Dessa fordonsrörelser ska betraktas som **XX**:s egetrafik.

2.1 Trafikverkets åtagande

TRV ska tillhandahålla **XX** tåglägen och övriga tillträdestjänster enligt bilaga 1 - Tåglägen och övriga tillträdestjänster.

TRV följer kvaliteten hos de för avtalsperioden avtalade tåglägena.

2.2 **XX**: Åtagande

XX: s generella åtaganden finns i JNB. Om TRV önskar mer kvalitetsåtaganden av XX, utöver JNB, ska det preciseras här.

På begäran av TRVs personal ska **XX** låta TRVs egen personal syna bana och anläggningar från förarhytt i **XX**: s Järnvägsfordon.

2.3 Gemensamma åtaganden

2.3.1 Samrådsorgan

Parterna ska upprätta samrådsorgan med ansvar att följa tillämpningen av TRAV och lösa uppkomna problem. Samrådsorgan ska bestå av lika antal företrädare för

TRV och XX till det antal som parterna överenskommer, se bilaga 2 – Parternas kontaktpersoner. TRV och XX kan kalla till möten i samrådsorgan.

2.3.2 Kvalitetsmål

Här kan TRV och XX ta fram egna mål för kvalitet. Observera att dessa mål ska ha ömsesidiga krav och vara mätbara.

3 Avtalshandlingar

Detta avtal består av:

- 1 Denna avtalshandling inklusive följande bilagor:
 1. Avtalade tåglägen och övriga tillträdestjänster, daterad ?
 2. Tåglägen som ingår i kvalitetsuppföljning, daterad ?
 3. Parternas kontaktpersoner, daterad ?
 4. Kvalitetsparametrar samt uppföljningsmodell, daterad ?
 5. Operativt stöd vid utrop , daterad 2009-09-xx
- 2 Järnvägsnätbeskrivning 2010

Vad som anges om avgifter i kapitel 6 Järnvägsnätbeskrivningen inklusive avvikelsemiddelanden som meddelats fram till och med den 1 december 2009 ska, såvida andra avgifter inte aktualiseras till följd av beslut fattade av riksdag, regering eller tillsynsmyndigheten enligt järnvägslagen, gälla oförändrat under hela avtalsperioden med undantag för avgifter för följande tjänster, beträffande vilka Trafikverket kan komma att meddela ändringar under avtalstiden:

- Spår för uppställning; b) Övrig uppställning då järnvägsfordon kan ställas upp eller tas i trafik först efter i förhand överenskommen tidsfrist - tjänster som kan uppstå i samband med tjänsten övrig uppställning - Trafikverkets självkostnad (6.3.2.6)
- Tillgång till anläggningar inom godsterminal; Tjänster som kan uppstå i samband med användning av en anläggning - Trafikverkets självkostnad (6.3.3.2)
- Tillgång till uppvärmning av järnvägsfordon; elförbrukning enligt schablon eller självkostnad för förbrukad el (6.3.3.3)
- Tillhandahållande av drivmotorström (6.3.4.1)
- Tjänster gällande specialtransporter; tjänster som kan uppstå i samband med handläggning och i samband med transporten - Trafikverkets självkostnad (6.3.4.3)
- Telekommunikationsnät (6.3.5.1)
- GSM-R (6.3.5.2)
- Tillhandahållande av extra trafikinformation - Trafikverkets självkostnad (6.3.5.3)
- Provkörning av fordon på Trafikverkets järnvägsnät; tjänster som kan uppstå i samband med handläggning och i samband med provkörning - Trafikverkets självkostnad (6.3.5.4)

Vid motstridighet mellan handlingarna i detta avtal gäller följande:

1. Avtalshandling gäller före bilaga.
2. Bilagorna gäller i nummerordning.
3. Avtalshandling och bilagor gäller före JNB 2010.

XX är införstått med att detta avtal utgör allmän handling hos TRV.

4 Kontaktvägar

4.1 Trafikverkets och XX kontaktpersoner

Se bilaga 2 - Parternas kontaktpersoner.

Förändringar ska snarast meddelas den andra parten och bilaga 2 – Parternas kontaktpersoner ska samtidigt uppdateras av TRV.

5 Tider

5.1 Avtalets giltighetstid

Detta avtal gäller under perioden 2010-MM-DD – 2010-12-11.

6 Ansvar och ersättning

Villkor för ansvar och ersättning följer av JNB del 2, Trafikverkets allmänna avtalsvillkor.

7 Ändringar och tillägg i avtalet

Ändring i eller tillägg till detta avtal ska för att vara gällande göras skriftligen och vara undertecknad av båda parter.

8 Debitering

Betalning av avgifter sker på grundval av självdeklaration. Om sådan självdeklaration inte inkommer till TRV inom frist enligt JNB, del 1 kapitel 6.2.4, så äger TRV rätt att ställa faktura på grundval av tilldelad kapacitet.

Annan fakturaadress än den på sidan 1:

XX ?

Postadress ?

Trafikeringsavtal tågplan 2010

9 Tvist

Tvist mellan parterna som berör detta avtal eller annan överenskommelse eller handling som träffats med stöd av detta avtal ska i första hand avgöras av det samrådsorgan som parterna upprättat med stöd av detta avtal.

Såvida parterna inte enas om annat gäller Transportstyrelsen alt. svensk allmän domstol, som exklusivt forum i händelse av att tvist inte kan lösas genom samråd.

10 Övrigt

Av detta avtal är två likalydande exemplar upprättade och utväxlade och får inte av någondera parten utan andra partens godkännande överlåtas på annan.

Bindande avtal föreligger inte förrän båda parter har undertecknat kontraktet.

För Trafikverket**För XX**_____
Ort och datum_____
Ort och datum_____
Namnteckning_____
Namnteckning_____
Namnförtydligande_____
Namnförtydligande

Statens offentliga utredningar 2010

Kronologisk förteckning

1. Lätt att göra rätt – om förmedling av brottskadestånd. Ju.
2. Ett samlat insolvensförfarande – förslag till ny lag. Ju.
3. Metria – förutsättningar för att ombilda division Metria vid Lantmäteriet till ett statligt ägt aktiebolag. M.
4. Allmänna handlingar i elektronisk form – offentlighet och integritet. Ju.
5. Skolgång för alla barn. U.
6. Kunskapslägesrapport på kärnavfallsområdet 2010 – utmaningar för slutförvarsprogrammet. M.
7. Aktiva åtgärder för att främja lika rättigheter och möjligheter – ett systematiskt målinriktat arbete på tre samhällsområden. IJ.
8. En myndighet för havs- och vattenmiljö. M.
9. Den framtida organisationen för vissa fiskefrågor. Jo.
10. Kvinnor, män och jämställdhet i läromedel i historia. En granskning på uppdrag av Delegationen för jämställdhet i skolan. U.
11. Spela samman – en ny modell för statens stöd till regional kulturverksamhet. Ku.
12. I samspel med musiklivet – en ny nationell plattform för musiken. Ku.
13. Upphandling på försvars- och säkerhetsområdet. Fi.
14. Partsinsyn enligt rättegångsbalken. Ju.
15. Kriminella grupperingar – motverka rekrytering och underlätta avhopp. Ju.
16. Sverige för nyanlända. Värden, välfärdsstat, vardagsliv. IJ.
17. Prissatt vatten? M.
18. En reformerad budgetlag. Fi.
19. Lärling – en bro mellan skola och arbetsliv. U.
20. Så enkelt som möjligt för så många som möjligt – från strategi till handling för e-förvaltning. Fi.
21. Bättre marknad för tjänstehundar. Jo.
22. Krigets Lagar – centrala dokument om folkrätten under väpnad konflikt, neutralitet, ockupation och fredsinsatser. Fö.
23. Tredje sjösäkerhetspaketet. Klassdirektivet, Klassförordningen, Olycksutredningsdirektivet, IMO:s olycksutredningskod. N.
24. Avtalad upphovsrätt. Ju.
25. Viss översyn av verksamhet och organisation på informationssäkerhetsområdet. Fö.
26. Flyttningsbidrag och unionsrätten. A.
27. Gemensamt ansvar och gränsöverstigande samarbete inom transportforskningen. N.
28. Vändpunkt Sverige – ett ökat intresse för matematik, naturvetenskap, teknik och IKT. U.
29. En ny förvaltningslag. Ju.
30. Tredje inre marknadspaketet för el och naturgas. Fortsatt europeisk harmonisering. N.
31. Första hjälpen i psykisk hälsa. S.
32. Utrikesförvaltning i världsklass. En mer flexibel utrikesrepresentation. UD.
33. Kvinnor, män och jämställdhet i läromedel i samhällskunskap. En granskning på uppdrag av Delegationen för jämställdhet i skolan. U.
34. På väg mot en ny roll – överväganden och förslag om Riksutställningar. Ku.
35. Kunskap som befrielse? En metanalys av svensk forskning om jämställdhet och skola 1969–2009. U.
36. Svensk forskning om jämställdhet och skola. En bibliografi. U.
37. Sverige för nyanlända utanför flyktingmottagandet. IJ.
38. Muttbrott. Ju.
39. Ny ordning för nationella vaccinationsprogram. S.

40. Cirkulär migration och utveckling – kartläggning av cirkulära rörelsemönster och diskussion om hur migrationens utvecklingspotential kan främjas. Ju.
41. Kompensationstillägg – om ersättning vid försenade utbetalningar. S.
42. Med fiskevård i fokus – en ny fiskevårdslag. Jo.
43. Förundersökningsbegränsning. Ju.
44. Mål och medel – särskilda åtgärder för vissa måltyper i domstol. Ju.
45. Händelseanalyser vid självmord inom hälso- och sjukvården och socialtjänsten. Förslag till ny lag. S.
46. Utländsk näringsverksamhet i Sverige. En översyn av lagstiftningen om utländska filialer i ett EU-perspektiv. N.
47. Alkoholkonsumtion, alkoholproblem och sjukfrånvaro – vilka är sambanden? En systematisk litteraturoversikt. S.
48. Multipla hälsoproblem bland personer över 60 år. En systematisk litteraturoversikt om förekomst, konsekvenser och vård. S.
49. Förbud mot köp av sexuell tjänst. En utvärdering 1999–2008. Ju.
50. Försvarmaktens helikopterresurser. Fö.
51. Könsskillnader i skolprestationer – idéer om orsaker. U.
52. Biologiska faktorer och könsskillnader i skolresultat. Ett diskussionsunderlag för Delegationen för jämställdhet i skolans arbete för analys av bakgrunden till pojkars sämre skolprestationer jämfört med flickors. U.
53. Pojkar och skolan: Ett bakgrundsdokument om "pojkkrisen". Översättning på svenska av engelsk rapport: Boys and School: A Background Paper on the "Boy Crisis". + Engelsk rapport. U.
54. Förbättrad återbetalning av studielån. U.
55. Romers rätt – en strategi för romer i Sverige. IJ.
56. Innovationsupphandling. N.
57. Effektivare planering av vägar och järnvägar. N.
58. Rehabiliteringsrådets delbetänkande. S.
59. Underhållsskyldighet i internationella situationer – Underhållsförordningen, 2007 års Haagkonvention och 2007 års Haagprotokoll + Bilagedel. Ju.
60. Ett utvidgat skydd mot åldersdiskriminering. IJ.
61. Driftskompatibilitet och enheter som ansvarar för underhåll inom EU:s järnvägssystem. N.
62. Så enkelt som möjligt för så många som möjligt. Under konstruktion – framtidens e-förvaltning. Fi.
63. EU:s direktiv om sanktioner mot arbetsgivare. Ju.
64. "Se de tidiga tecknen" – forskare reflekterar över sju berättelser från förskola och skola. U.
65. Kompetens och ansvar. S.
66. Barns perspektiv på jämställdhet i skola. En kunskapsöversikt. U.
67. I rättan tid? Om ålder och skolstart. U.
68. Ny yttrandefrihetsgrundlag? Yttrandefrihetskommittén presenterar tre modeller. Ju.
69. Förbättrad vinterberedskap inom järnvägen. N.

Statens offentliga utredningar 2010

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

- Lätt att göra rätt
– om förmedling av brottsskadestånd. [1]
- Ett samlat insolvensförfarande – förslag till ny lag. [2]
- Allmänna handlingar i elektronisk form
– offentlighet och integritet. [4]
- Partsinsyn enligt rättegångsbalken. [14]
- Kriminella grupperingar – motverka rekrytering och underlätta avhopp. [15]
- Avtalad upphovsrätt. [24]
- En ny förvaltningslag. [29]
- Mutbrott. (38)
- Cirkulär migration och utveckling
– kartläggning av cirkulära rörelsemönster och diskussion om hur migrationens utvecklingspotential kan främjas. [40]
- Förundersökningsbegränsning. [43]
- Mål och medel – särskilda åtgärder för vissa måltyper i domstol. [44]
- Förbud mot köp av sexuell tjänst. En utvärdering 1999–2008. [49]
- Underhållsskyldighet i internationella situationer – Underhållsförordningen, 2007 års Haagkonvention och 2007 års Haagprotokoll + Bilagedel. [59]
- EU:s direktiv om sanktioner mot arbetsgivare. [63]
- Ny yttrandefrihetsgrundlag? Yttrandefrihetskommittén presenterar tre modeller. [68]

Utrikesdepartementet

- Utrikesförvaltning i världsklass. En mer flexibel utrikesrepresentation. [32]

Försvarsdepartementet

- Krigets Lagar – centrala dokument om folkrätten under väpnad konflikt, neutralitet, ockupation och fredsinsatser. [22]
- Viss översyn av verksamhet och organisation på informationssäkerhetsområdet. [25]
- Försvarsmaktens helikopterresurser. [50]

Socialdepartementet

- Första hjälpen i psykisk hälsa. [31]
- Ny ordning för nationella vaccinationsprogram. [39]
- Kompensationstillägg – om ersättning vid försenade utbetalningar. [41]
- Händelseanalyser vid självmord inom hälso- och sjukvården och socialtjänsten. Förslag till ny lag. [45]
- Alkoholkonsumtion, alkoholproblem och sjukfrånvaro – vilka är sambanden? En systematisk litteraturoversikt. [47]
- Multipla hälsoproblem bland personer över 60 år. En systematisk litteraturoversikt om förekomst, konsekvenser och vård. [48]
- Rehabiliteringsrådets delbetänkande. [58]
- Kompetens och ansvar. [65]

Finansdepartementet

- Upphandling på försvars- och säkerhetsområdet. [13]
- En reformerad budgetlag. [18]
- Så enkelt som möjligt för så många som möjligt – från strategi till handling för e-förvaltning. [20]
- Så enkelt som möjligt för så många som möjligt. Under konstruktion – framtidens e-förvaltning. [62]

Utbildningsdepartementet

- Skolgång för alla barn. [5]
- Kvinnor, män och jämställdhet i läromedel i historia. En granskning på uppdrag av Delegationen för jämställdhet i skolan. [10]
- Lärling – en bro mellan skola och arbetsliv. [19]
- Vändpunkt Sverige – ett ökat intresse för matematik, naturvetenskap, teknik och IKT. [28]
- Kvinnor, män och jämställdhet i läromedel i samhällskunskap. En granskning på uppdrag av Delegationen för jämställdhet i skolan. [33]

Kunskap som befrielse? En metaanalys av svensk forskning om jämställdhet och skola 1969–2009. [35]

Svensk forskning om jämställdhet och skola. En bibliografi. [36]

Könsskillnader i skolprestationer – idéer om orsaker. [51]

Biologiska faktorer och könsskillnader i skolresultat. Ett diskussionsunderlag för Delegationen för jämställdhet i skolans arbete för analys av bakgrunden till pojkars sämre skolprestationer jämfört med flickors. [52]

Pojkar och skolan: Ett bakgrundsdokument om pojkkrisen. Översättning på svenska av engelsk rapport: Boys and School: A Backgroundpaper on the "Boy Crisis". + Engelsk rapport. [53]

Förbättrad återbetalning av studieskulder. [54]

"Se de tidiga tecknen"
– forskare reflekterar över sju berättelser från förskola och skola. [64]

Barns perspektiv på jämställdhet i skola. En kunskapsöversikt. [66]

I rättan tid? Om ålder och skolstart. [67]

Jordbruksdepartementet

Den framtida organisationen för vissa fiskefrågor. [9]

Bättre marknad för tjänstehundar. [21]

Med fiskevård i fokus – en ny fiskevårdslag. [42]

Miljödepartementet

Metria – förutsättningar för att ombilda division Metria vid Lantmäteriet till ett statligt ägt aktiebolag. [3]

Kunskapslägesrapport på kärnavfallsområdet 2010 – utmaningar för slutförvarsprogrammet. [6]

En myndighet för havs- och vattenmiljö. [8]

Prissatt vatten? [17]

Näringsdepartementet

Tredje sjösäkerhetspaketet. Klassdirektivet, Klassförordningen, Olycksutredningsdirektivet, IMO:s olycksutredningskod. [23]

Gemensamt ansvar och gränsöverstigande samarbete inom transportforskningen. [27]

Tredje inre marknadspaketet för el och naturgas. Fortsatt europeisk harmonisering. [30]

Utländsk näringsverksamhet i Sverige.
En översyn av lagstiftningen om utländska filialer i ett EU-perspektiv. [46]

Innovationsupphandling. [56]

Effektivare planering av vägar och järnvägar. [57]

Driftskompatibilitet och enheter som ansvarar för underhåll inom EU:s järnvägssystem. [61]

Förbättrad vinterberedskap inom järnvägen. [69]

Integrations- och jämställdhetsdepartementet

Aktiva åtgärder för att främja lika rättigheter och möjligheter – ett systematiskt målinriktat arbete på tre samhällsområden. [7]

Sverige för nyanlända. Värden, välfärdsstat, vardagsliv. [16]

Sverige för nyanlända utanför flyktigmottandet. [37]

Romers rätt – en strategi för romer i Sverige. [55]

Ett utvidgat skydd mot åldersdiskriminering. [60]

Kulturdepartementet

Spela samman – en ny modell för statens stöd till regional kulturverksamhet. [11]

I samspel med musiklivet – en ny nationell plattform för musiken. [12]

På väg mot en ny roll – överväganden och förslag om Riksställningar. [34]

Arbetsmarknadsdepartementet

Flyttningsbidrag och unionsrätten. [26]