



Myndigheten för
samhällsskydd
och beredskap

Perioder med stora snö mängder vintern 2009/2010

Redovisning av regeringsuppdrag att analysera och
utvärdera hur krisberedskapen fungerat under
perioder med stora snö mängder vintern 2010



MSB:s kontaktperson:

Martin Anteskog, 010-240 42 09

Publikationsnummer MSB 0199-10

ISBN 978-91-7383-098-0

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning	5
2. Om rapporten	8
2.1 Genomförande	9
2.2 Viktiga begrepp	10
3. Övergripande beskrivning av väder och händelseutveckling vintern 2010	11
3.1 SMHI:s vädervarningar	12
3.2 November 2009	12
3.3 December 2009	13
3.4 Januari 2010	14
3.5 Februari 2010	14
3.6 Mars 2010	16
4. Statistik	18
4.1 Jämförelse av frekvenser - olycksstatistik	19
4.1.1 Döda och svårt skadade i vägtrafikolyckor	19
4.1.2 Personskador till följd av olycksfall utöver vägtrafikolyckor och bränder	20
4.1.3 Bränder	23
4.1.4 Slutsatser olycksstatistik	24
4.2 Framkomlighet	25
4.2.1 Körtider räddningstjänst	25
4.2.2 Insattider ambulans respektive räddningstjänst	26
4.2.3 Slutsatser framkomlighet	27
5. Konsekvenser	28
5.1 Takras – Boverkets rapport	28
5.2 Järnvägssystemet – utredningar och rapporter	31
5.3 Konsekvenser för södra Sverige	35
5.3.1 Övergripande bedömning av konsekvensernas omfattning	35
5.3.2 Vidtagna åtgärder och samverkan	35
5.3.3 Transporter på väg	37
5.3.4 Transport till sjöss	38
5.3.5 Vattenförsörjning	39
5.3.6 Elförsörjning	40
5.4 Konsekvenser mellersta Sverige	40
5.4.1 Övergripande bedömning av konsekvensernas omfattning	40
5.4.2 Vidtagna åtgärder och samverkan	41
5.4.3 Transporter på väg	41
5.4.4 Spårbunden kollektivtrafik	42
5.4.5 Vattenförsörjning	43

5.5	Konsekvenser norra Sverige	43
5.5.1	Övergripande bedömning av konsekvensernas omfattning	43
5.5.2	Vidtagna åtgärder och samverkan.....	44
5.6	Begärt och lämnat stöd från Försvarsmakten	44
5.7	Nyhetsmediernas bild av konsekvenserna för allmänheten.....	45
6.	Sammanfattande diskussion och analys	47
6.1	Vilka störningar drabbades samhället av?	47
6.1.1	Konsekvenser för samhällsviktig verksamhet	47
6.1.2	Konsekvenser för allmänheten.....	49
6.2	Vilka åtgärder vidtogs av berörda aktörer?	51
6.3	Vilken samverkan förekom?	52
6.4	Vilket stöd begärdes och lämnades av Försvarsmakten?	53
6.5	Vad har vi lärt oss och vilka åtgärder bör samhället vidta?.....	54
6.5.1	Grund för diskussioner mellan ansvariga myndigheter.....	55
7.	Referenser	60
	Bilaga 1 - Begärt och lämnat stöd från försvarsmakten	64
	Bilaga 2 - Sammanställning av enkätsvar	66
	Bilaga 3 - Uppdrag till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap att analysera och utvärdera hur krisberedskapen fungerat under perioder med stora snömängder vintern 2010 .	75
	Bilaga 4 - Snöovädret i medierna vintern 2009-2010	76

1. Sammanfattning

MSB redovisar i denna rapport regeringsuppdraget att analysera och utvärdera hur krisberedskapen fungerat under perioder med stora snömängder vintern 2010. Rapporten beskriver övergripande de störningar som vinterns snöoväder orsakat samhället samt vilka konsekvenser detta gav för allmänheten och samhällsviktig verksamhet.

Den övergripande bilden som framkommit under arbetet med rapporten är att vinterns perioder av stora snömängder och kyla i allt väsentligt har hanterats väl av samhällets aktörer. Trots detta har människor drabbats av stora olägenheter och i många fall genomlidit vad som för den enskilde kan betecknas som en kris. Vinterns händelser sätter därför fingret på vikten av att hela samhället fortsätter att öka sin generella krisberedskapsförmåga.

Järnvägssystemet drabbades av mycket omfattande störningar. Detta tycks dock inte ha påverkat samhällsviktiga verksamheter i övrigt. Hur långt bort allvarliga störningar för samhällsviktig verksamhet låg den gångna vintern är samtidigt en fråga som kan diskuteras vidare. Hade ytterligare påfrestningar uppkommit på samhället, exempelvis om vulkanen Eyjafjallajökul vaknat till liv ett par månader tidigare, kunde läget för samhällsviktig verksamhet varit annorlunda den gångna vintern och konsekvenserna hade kunnat bli avsevärt mycket större.

MSB konstaterar att väderförhållandena under 2009/2010 innebar mer snö, och lägre temperaturer och dessutom under längre tid än vad som anses vanligt i mellersta och södra Sverige. Enligt SMHI kan man se att liknande förhållanden historiskt har förekommit ungefär en gång på tio år.

Händelserna under vintern kan för landets olika delar sammanfattas enligt följande:

- I södra Sverige upplevdes problemen som störst inom området transporter (järnväg, väg och sjö), tak som rasade efter stora snölaster, störningar i vattenförsörjningen samt elförsörjningen.
- I mellersta Sverige förekom störningar framförallt inom området transporter (järnväg, väg och spårbunden kollektivtrafik) och, i något mer begränsad omfattning än i södra Sverige, takras och störningar i vattenförsörjning.
- I norra Sverige upplevdes vintern närmast som en normalvinter men vissa störningar förekom inom området transporter (främst järnväg) och vattenförsörjning. Utöver detta förekom takras även i norra Sverige.

Frågan om detta var en kris eller inte kan sammanfattas enligt följande:

- Konsekvenserna av de störningar som vinterns stora snömängder och kyla orsakade, kan utifrån vad som framkommit i denna rapport inte betecknas som en samhällskris.
- Många organisationer inom främst järnvägssektorn samt företag och organisationer beroende av järnvägssektorn drabbades hårt och för dem är vinterns händelser en kris.
- Flera kommuner drabbades av störningar som för kommunens del kan betecknas som en kris. Det finns också exempel på kommuner som har använt sig av lagstiftningens begrepp "extraordinär händelse" den gångna vintern.
- För många enskilda människor var det under den gångna vintern en kris vid många tillfällen.

Eftersom huvuddelen av de offentliga aktörer, av vilka de flesta också har ett särskilt ansvar enligt krisberedskapsförordningen, anser att den gångna vintern har hanterats inom ramen för det normala och inte betecknar vinterns händelser (förutom takras och "tågkaos") som krisartade har mycket få förslag till åtgärder kopplat till vinterns händelser framkommit. Vad som bör nämnas särskilt är dock följande:

- Det kan konstateras att SMHI:s vädervarningar i flera fall har uppfattats som felaktiga, uteblivit eller inte har nått fram till aktörer som har haft ett behov av en förvarning. Detta aktualiserar frågan om hur systemet med vädervarningar kan utvecklas och förbättras.
- Vinterns störningar i vattenförsörjningen har visat att det finns ett behov av att närmare utreda samhällets förmåga att hantera en stor kris inom dricksvattenområdet.
- Samverkan och samordning har i stort fungerat bra. Synpunkter har framkommit på hanterandet av takrasen, vid störningar inom järnvägssektorn samt vid samverkan med Försvarsmakten. Rutiner och förberedande planering för samverkan i dessa situationer kan förbättras.

Mot bakgrund av detta samt till grund för diskussioner mellan ansvariga myndigheter anser MSB att även organisationer som inte har särskilt ansvar för krisberedskapen måste ha en beredskap för kriser. Förebyggande och förberedande åtgärder är viktiga komponenter i krisberedskapsarbetet och lägger en viktig grund till en organisations förmåga att hantera kriser.

- Krisberedskapsarbetet, exempelvis framtagande av beredskapsplaner och risk- och sårbarhetsanalyser, måste göras till en process där alla inom organisationen deltar, inte bara beredskapsfunktionen eller en konsult.

- En organisation måste ha en generell förmåga att identifiera händelser (all hazards approach) som skulle kunna inträffa.
- Samverkan är en av grunderna i en effektiv krishantering. Det är viktigt att i förväg ha rutiner för kontaktvägar och att ha identifierat vilka man ska samverka med. Befintliga nätverk och de andra organisationer som man arbetar med i vardagen är mycket viktiga, men det måste också finnas en öppenhet för att arbeta med organisationer som man inte är van att arbeta med.
- Det är viktigt att involvera näringslivet i krisberedskapsarbetet. Det gäller i alla steg i processen att ta fram en krisplan, risk- och sårbarhetsanalyser, i utbildningar och i övningar. Det måste finnas en konsekvent och enhetlig krisplanering i samverkan med näringslivet.
- Rätt personer och rätt funktioner ska övas och utbildas, inte bara beredskapsenheten inom en organisation. Utbildning inom krisberedskap lägger en grund för rätt kunskaper, olika metoder och att kunna ha ett fungerande tekniskt stöd.

2. Om rapporten

MSB har tolkat Regeringens uppdrag (Fö2010/557/SSK)¹ som att MSB ska genomföra en sammanställning och analys av relevant och tillgängligt material avseende vinterns kyla och stora snömängder, utifrån följande frågeställningar:

- Vilka störningar drabbades samhället av? (Vilka var konsekvenserna för samhällsviktig verksamhet respektive allmänheten?)
- Vilka åtgärder vidtogs av berörda aktörer?
- Vilken samverkan förekom för att lösa uppkomna situationer och hur fungerade den?
- Vilket stöd begärdes och lämnades av Försvarmakten (FM)?
- Vad har vi lärt oss och vilka åtgärder bör samhället vidta?

I uppdraget ingår även att redovisa olycksstatistik och den statistik som tagits fram har också använts som underlag i analysen.

MSB har haft som ambition att ge en övergripande bild av hur samhället påverkades av vinterns kyla och stora snömängder. Detta innebär att rapporten innehåller såväl rent deskriptiva som mer värderande och analyserande delar. De bedömningar som MSB lämnar i rapporten baseras till större delen på de bedömningar som MSB inhämtat från berörda aktörer.

Analysen görs i första hand utifrån ett krisberedskapsperspektiv. Detta innebär att redovisning i stort fokuserar på de konsekvenser, åtgärder och samverkan som kan ha relevans för samhällets krisberedskap och dess utveckling. De lärdomar och förslag på åtgärder som lämnas i den sammanfattande diskussionen är framförallt riktade till de aktörer som är särskilt ansvariga för samhällets krisberedskap. En mycket stor del av underlaget till analysen är hämtad från samma aktörer.

Störningar i järnvägstrafiken samt *takras* är föremål för särskilda utredningar.² Därför har MSB i mycket begränsad omfattning studerat dessa områden. Resultaten från utredningarna refereras emellertid och sammanfattas kortfattat i denna rapport.

Vad gäller olycksstatistik finns det en viss eftersläppning mellan insamling av data och redovisning av statistik, en eftersläppning som är olika lång beroende på datakälla. Analysen som görs för detta avsnitt är därför begränsat till de dataunderlag som finns tillgängliga vid rapportens författande. Analysen omfattar underlag gällande perioden november 2009 till mars 2010.

¹ Uppdraget redovisas i sin helhet i bilaga 3.

² N 2010:04 Utredningen om störningar i järnvägstrafiken vintern 2009/2010, samt regeringsuppdrag till Boverket om frågor om takras (M2010/2276/H).

2.1 Genomförande

MSB har tagit fram och sammanställt statistik för att visa de konsekvenser som drabbade allmänheten direkt i form av antal olyckor och skador/dödsfall.

Statistiken ger också en bild av hur samhällsviktiga funktioner som räddningstjänst och sjukvård påverkades av försämrad framkomlighet i trafik.

För att åskådliggöra vilka konsekvenser samhället drabbades av, vilka åtgärder som vidtogs och vilken samverkan som skedde, har MSB arbetat på flera olika sätt. Uppgifter har samlats in genom en webbenkät ställd till samtliga länsstyrelser, landsting, samt ett antal centrala myndigheter. Anledningen till att dessa har valts är att länsstyrelserna har ett geografiskt områdesansvar enligt krisberedskapsförordningen³ samt att landstingen har ett särskilt ansvar för krisberedskapen enligt särskild lagstiftning⁴. De centrala myndigheter som har mottagit enkäten har antingen ett särskilt ansvar enligt krisberedskapsförordningen eller särskilda ansvarsområden och expertkunskaper med relevans för detta uppdrag.

Svar har inkommit från sammanlagt 67 aktörer⁵, vissa myndigheter har vidarebefordrat enkäten till andra aktörer vilket gör att antalet inkomna svar är fler än antalet ursprungliga mottagare av enkäten. Uppföljande telefonintervjuer har genomförts med åtta länsstyrelser, kontakt har också tagits under arbetets gång med en rad myndigheter för att klargöra olika frågeställningar som uppkommit. Samtliga svarande har haft möjlighet att återkoppla och ge synpunkter på sammanställningen av enkätsvar och intervjuer, endera skriftligen eller genom medverkan vid en av MSB arrangerad hearing den 7 september. Även experter från MSB har gett återkoppling på det insamlade materialet.

För att undersöka allmänhetens reaktioner gav MSB i uppdrag åt Institutionen för journalistik, medier och kommunikation vid Göteborgs universitet att göra en mediastudie. Studien omfattar mediernas rapportering om vinterns kyla och snömängder och dess konsekvenser för allmänheten och samhället. Mediestudien ger en bild av hur allmänheten drabbades av och uppfattade den gångna vintern och ger en uppfattning om vilken information allmänheten fick om de stora snömassorna. Studien *Snöovädret i medierna vintern 2009-2010* är författad av Marina Gherseti och Tomas A. Odén och återfinns i bilaga 4.

Enligt uppdraget ska MSB samråda med berörda myndigheter. Detta har skett genom den hearing som MSB bjöd in berörda myndigheter till den 7 september. Tolv personer från åtta myndigheter deltog vid denna hearing.

³ Förordning (2006:942) om krisberedskap och höjd beredskap

⁴ Lag (2006:544) om kommuners och landstings åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap

⁵ Alla respondenter redovisas i bilaga 2.

Berörda myndigheter har även haft möjlighet att lämna synpunkter på rapportutkast och MSB har tagit hänsyn till dessa i arbetet med rapportens slutliga utformning.

En delredovisning i detta uppdrag lämnades till regeringen den 4 maj 2010. I denna beskrevs hur arbetet med uppdraget skulle genomföras.⁶

2.2 Viktiga begrepp

Kris

En händelse som drabbar många människor och stora delar av samhället och som hotar grundläggande värden och funktioner. Kris är ett tillstånd som inte kan hanteras med normala resurser och organisation. En kris är oväntad, utanför det vanliga och vardagliga. Att lösa krisen kräver samordnade åtgärder från flera aktörer.⁷

Extraordinär händelse

En händelse som avviker från det normala, innebär en allvarlig störning eller överhängande risk för en allvarlig störning i viktiga samhällsfunktioner och kräver skyndsamma insatser av en kommun eller ett landsting.⁸

Samhällsviktig verksamhet

En samhällsviktig verksamhet⁹ uppfyller minst ett av följande villkor:

- Ett bortfall av eller en svår störning i verksamheten kan ensamt eller tillsammans med motsvarande händelser på kort tid leda till att en allvarlig kris inträffar i samhället.
- Verksamheten är nödvändig eller mycket väsentlig för att en redan inträffad allvarlig kris i samhället ska kunna hanteras så att skadeverkningarna blir så små som möjligt.

Krisberedskap

Förmågan att genom utbildning, övning och andra åtgärder samt genom den organisation och de strukturer som skapas före, under och efter en kris förebygga, motstå och hantera krissituationer.¹⁰

⁶ Delredovisning av regeringsuppdrag att analysera och utvärdera hur krisberedskapen fungerat under perioder med stora snömängder vintern 2010, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Dnr 2010-4284

⁷ Samhällets krisberedskap – stärkt samverkan för ökad säkerhet, Regeringens skrivelse 2009/10:124, s. 8 samt bilaga 3.

⁸ Lag (2006:544) om kommuners och landstings åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap, 4 §.

⁹ Samhällets krisberedskap – stärkt samverkan för ökad säkerhet, Regeringens skrivelse 2009/10:124, bilaga 3, s. 89.

¹⁰ Förordning (2006:942) om krisberedskap och höjd beredskap, 4 §.

3. Övergripande beskrivning av väder och händelseutveckling vintern 2010

Vintern 2009/2010 upplevdes av många som ovanligt lång kall och snörik men när det gäller vinterns medeltemperatur och absolut lägsta temperaturer kan ingen mätstation uppvisa några rekord sett över långa tidsperioder. Däremot är det i två avseenden fråga om rekord eller mycket nära rekord.

- **Största snödjupet i Götaland och östra Svealand**

Snöfallet mellan den 20 och 24 februari 2010 resulterade i snödjup som var rekordstora eller mycket nära rekord vid ett flertal stationer med över 100-åriga mätserier. Detta gäller exempelvis Kristianstad, Halmstad, Göteborg, Borås, Jönköping, Linköping och Örebro¹¹

- **Långa sammanhängande perioder med minusgrader**

Några orter i mellersta delen av landet hade inte en enda dag med plusgrader från Lucia fram till början av mars. I Sveg innebar detta rekord sedan mätningar startade där 1875.¹²

I södra Sverige var det på många håll inte över noll en enda gång under en period som gott och väl omfattade hela januari. I Växjö får man gå tillbaka till 1947 för att finna något motsvarande.

Vintern har alltså i stora delar av Sverige varit kall jämfört med de senaste åren. På många håll blev denna vinter den kallaste sedan de tre kalla vintrarna mellan 1984/85, 19985/86 och 1986/87. I nordligaste Sverige har vintern i huvudsak varit normaltempererad, men kallare väder de senare veckorna under den aktuella perioden har dragit ned medeltemperaturen något. Där kan vintern närmast jämföras med den 1993/94¹³.

Om man jämför årets vinter med de senaste 100 årens vintrar så finner man en lika kall eller kallare vinter ungefär vart femte till vart tionde år.¹⁴

¹¹ <http://www.smhi.se/klimatdata/vintersasonen-2009-2010-i-siffror-1.9643>

¹² ibid

¹³ <http://www.smhi.se/klimatdata/medeltemperaturen-vintern-2009-10-1.9657>

¹⁴ ibid

3.1 SMHI:s vädervarningar

SMHI utfärdar vädervarningar enligt en särskild klassificering. Varning klass 1 innebär att en väderutveckling kan väntas som medför vissa risker för allmänheten och störningar för en del samhällsfunktioner.

Vid varning klass 2 kan väderutvecklingen förväntas innebära fara för allmänheten, stora materiella skador och stora störningar i viktiga samhällsfunktioner. Allmänheten uppmanas att följa ny information på Internet, radio eller TV.¹⁵ Det är denna klassvarning som i regel föranleder myndigheter och organisationer att vidta åtgärder. SMHI utger dessa varningar cirka ett dygn innan den förväntade väderlek som varningen avser. I förekommande fall skickas dessutom meteorologisk information dessförinnan som en extra förvarning och brukar resultera i att myndigheter och organisationer deltar i så kallade förvarningskonferenser. Varning klass 2 utfärdades vid tre tillfällen under den gångna vinterperioden.

Innebörden av en varning klass 3 är att mycket extremt väder kan väntas som kan innebära stor fara för allmänheten och mycket stora störningar i viktiga samhällsfunktioner. Allmänheten uppmanas att följa ny information på Internet, radio eller TV. En klass 3-varning utfärdades till exempel vid stormen "Per" 2007 för Västra Götaland och Skåne. En klass 3-varning utifrån typen "mycket stora snömängder/drivbildning" (minst 8 m/s i medelvind) har aldrig utfärdats, inte heller under vinter 2009/2010.¹⁶

3.2 November 2009

Gråmulet väder kom att prägla större delen av november. I Götaland och östra Svealand förekom bara lokalt och kortvarigt snötäcke under månaden. Däremot ökade snödjupen gradvis i främst norra Norrlands inland¹⁷. Förhållandevis mildt var det under andra halvan av månaden med plusgrader nästan varje dygn fram till ett kallluftsbrott i norr den 28 november.

Den 18 november passerade ett oväder Sydsverige och föranledde en klass 2-varning. Störningar noterades framförallt i den regionala tågtrafiken på Blekingebanan. I media uppmärksammades rasade byggställningar och bortblåst tak på Lindängsbadet i Malmö.¹⁸ Vid 17-tiden var omkring 4000 hushåll utan ström i Skåne, nästan 1000 i Blekinge och cirka 250 i Halland.¹⁹ På morgonen den 19 rapporterar Länsstyrelsen att cirka 2500 hushåll berörs av

¹⁵ <http://www.smhi.se/vadret/vadret-i-sverige/Varningar>

¹⁶ Information från Bengt Lindström, SMHI, däremot låg en varning klass 3 väldigt nära och borde kanske ha utfärdats, under ovädret i slutet av februari, för stora delar av Dalsland och norra Bohuslän.

¹⁷ *November 2009 – Många nyanser av grått*, Månadens väder, SMHI.

¹⁸ TiB-logg 2009 v.47, MSB.

¹⁹ Händelselogg vecka 47, Krisinformation.se, MSB.

el-störningar. Senare samma dag rapporterar Länsstyrelsen i Skåne att situationen i länet kan betecknas som "normalläge".²⁰

3.3 December 2009

December hade en mild inledning och en kall avslutning. Den mulna och disiga inledningen bidrog till att månaden med årets kortaste dagar dessutom blev allmänt solfattig. Det är drygt tio år sedan Sverige hade så lite solskenstid en decembermånad. Omslaget i vädret i mitten av månaden gav rejält vinterväder även i söder. I södra Sverige får vi gå tillbaka till december 2001 för att finna en jul med så omfattande snötäcke²¹.

På natten till den 17 december blåste hårda och friska vindar med kraftiga snöbyar in från Östergötland till Blekinge med drivbildning och trafikproblem som följd i delar av Blekinge och södra Skåne. Stora trafikproblem rapporterades i östra Svealand och Götaland under dagen. Kollektivtrafiken i Stockholm hade mycket stora störningar i framför allt buss- och pendeltågstrafiken. Det var också många avåkningar och delvis stopp på E4, men det finns inga rapporter om personskador. Skolor på Gotland och i östra Östergötland höll stängt eller stängde tidigare. En del problem i tågtrafiken i Skåne rapporterades, annars inga större förseningar.

Den 20 december gav friska vindar och kraftiga snöbyar med ett par decimeter snö gjorde att delar av Blekinge och södra Skåne fick stora problem i trafiken. Lund noterade 24 cm nysnö och ett totalt snödjup på 29 cm.²² Snöfallet skapade problem för ambulanser att nå fram och man utrustade därför två bandvagnsambulanser. De största problemen var infann sig i ett område mellan Malmö, Ystad och Trelleborg där Vägverket hade svårigheter med att hinna med snöröjning och därför varnade för att ge sig ut på vägarna i södra Skåne. Det var samtidigt stora förseningar i tågtrafiken i Malmö delvis beroende på kylan och delvis beroende på andra orsaker såsom växelfel.²³ Störningar i Skånes vattenförsörjning förmodligen orsakat av isbildning rapporterades också under dagen. På kvällen fungerade vattenförsörjningen utan problem samtidigt som 90 % av vägnätet var farbart och ambulanstrafiken gick normalt. SMHI utfärdade ingen vädervarning den aktuella perioden.

Den 25 december kom ett nytt nederbördsområde och orsakade nya trafikproblem utmed Östersjöskusten. Väster om Vänern gav ett snöoväder både trafiksvårigheter och strömavbrott, vilket kvarstod under flera dygn för cirka 3000 hushåll i Dalsland och Bohuslän.²⁴ Snöandret fortsatte och temperaturen

²⁰ TiB-logg 2009 v.47, MSB.

²¹ *December 2009 – En vit jul*, Månadens väder, SMHI.

²² *December 2009 – En vit jul*, Månadens väder, SMHI.

²³ TiB-logg 2009 v.51, MSB.

²⁴ TiB-logg 2009 v.53, MSB.

föll markant i södra Sverige. Kylan bestod sedan under en lång tid över i princip hela landet.

3.4 Januari 2010

I södra Sverige har januari inte varit så kall sedan 1987 och där fick man också på många håll en ovanligt lång period utan blidväder. I exempelvis Stockholm var temperaturen i januari inte någon gång över noll grader vilket inte inträffat i januari månad sedan åtminstone 1829. I nordligaste Norrland gav däremot milda västvindar plusgrader vid flera tillfällen.²⁵

Den stränga kylan medförde bland annat att flera skidanläggningar i södra Lappland tvingades hålla stängt. Kylan i Sverige bidrog till en hög elförbrukning och samtidigt var två kärnkraftsreaktorer avställda. Detta ledde till att Svenska Kraftnät tvingades aktivera den så kallade effektreserven som används för att möta oförutsedda plötsliga ökade behov av el. Därutöver importerades stora mängder kolkraft från Europa och det gamla oljekraftverket i Stenungsund startades upp.

Frusna vattenledningar förekom på ett flertal ställen runt om i Sverige bland annat i Kronobergs län och vissa områden runt Göteborg. Sjöräddningens båtar hade, framförallt på västkusten problem på grund av svårt isläge.²⁶ Även i Vättern och Göta älv hade sjöfarten problem då flera meter tjocka isproppar förekom.²⁷

Den 27 – 28 januari drabbades hela landet av månadens häftigaste snöoväder då hela landet berördes av ett brett frontsystem med kraftigt snöfall och hårda vindar. Under dessa dagar ökade snödjupet i nästan hela landet. Den 27 januari utfärdade SMHI en klass 2-varning för kraftigt snöfall och drivbildning i Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Gävleborg och Skåne.

Väderläget resulterade i störningar i vägtrafiken i stora delar av södra Sverige. Även i delar av norra Sverige var trafikförhållandena besvärliga och på E4 utanför Sundsvall var åtta bilar inblandade i en seriekrock. I Stockholm stod tågtrafiken stilla i både norr- och södergående riktning under fredagen den 29 januari. Störningarna i tågtrafiken fortsatte under lördagen den 30 januari. Umeå hamn stängdes för all båttrafik tisdagen den 26 januari.

3.5 Februari 2010

Vinterkylan höll i sig även under nästan hela februari månad, med en särskilt kall period den 18 – 24 februari. Ett flertal snöoväder passerade över Sverige och ett par särskilt svåra snöfall drabbade södra Sverige den 2 – 3 februari

²⁵ Januari 2010 – Vinter med besked, Månadens väder, SMHI.

²⁶ TiB-logg 2010 v.03, MSB.

²⁷ TiB-logg 2010 v.01, MSB.

(klass 1 varning) och 20 – 21 februari (klass 2 varning), med kraftigt snöfall och hårda vindar. Detta medförde svåra störningar i all trafik. Det rikliga snöandet i söder gjorde att snödjupen låg nära rekordvärden på många håll i Götaland och södra Svealand innan det blev blidväder mot slutet av månaden. Den stränga kylan tillsammans med snön skapade störningar i stora delar av landet och vecka 8 (22 – 26 februari) visade sig få de svåraste störningarna under hela vintern. I norra Sverige blev det den kallaste februari sedan 1994 och i södra Sverige sedan 1996.

Det kraftiga snöovädret den 2 – 3 februari kom in över västra Götaland och rörde sig därefter uppåt i landet. Det ymniga snöandet och den hårda vinden skapade störst trafikproblem i Skåne. Banverket gick ut den 3 februari och meddelade att det var störningar i tågtrafiken i Skåne och att den skulle komma att glesas ut under dagen på grund av kraftiga vindar och snöfall. När lågtrycket kom in över Götaland och södra Svealand uppstod stora trafikproblem. Skolor i Värmland fick ställa in undervisningen och flygtrafiken på Skavsta ställdes in på grund av igensnöade banor. Den 4 februari spårade ett Arlanda Expresståg ur strax norr om Stockholm och tågtrafiken kom att drabbas av kraftiga förseningar och oregelbunden trafik innan tåget kunde tas bort från spåret.

Några nya snöfallsområden kom sedan in under de fortsatta dagarna och den 19 februari kom nästa snöfall in över Västsverige och förenades med det tidigare snöfallet till ett förödande snöoväder helgen den 20 – 21 februari.

Kraftiga snöfall och hårda vindar förlamade hela samhällen i Götaland och södra Svealand. Under denna period började problemen med fastfrusna tåg och snömängder som gjorde att flera tåg mellan Stockholm och Göteborg drabbades av upp till 15 timmars försening. Järnvägstrafiken ställdes in helt på många sträckor och de som trots allt kördes var kraftigt försenade. Problemen i tågtrafiken höll i sig månaden ut.

Den 18 februari höjde Banverket beredskapen i södra och mellersta Sverige under helgen och veckan som följde (vecka 8). Banverket varnade för risk för förseningar och inställda tåg. SMHI gick sedan ut den 19 februari och utfärdade en klass 2-varning för stora snömängder och drivbildning i mellersta Sverige.²⁸ Banverket tvingades att fatta beslut den 19 februari om att stänga vissa banor helt för trafik för att kunna påbörja snöröjning. Framför allt var det problem med tågtrafiken i Västra Götalandsregionen. Problemen med tågtrafiken fortsatte hela veckan och den 19 februari uppgav återigen Banverket att det var fortsatt stora problem i tågtrafiken, som nu spritt sig till Roslagen och Gästrikland samt till Stockholmsregionen. Den 21 februari kallade Banverket in all tillgänglig personal för att komma tillrätta med störningarna.

²⁸ Mellersta Sverige omfattar här länen Stockholm, Västra Götaland, Värmland, Örebro, Jönköping, Kalmar, Östergötland och Södermanland.

Den 24 februari meddelade Banverket att Försvarsmakten kallats in för att ta bort snö från godsbangårdarna i Nässjö, Hallsberg och Sävenäs. Därefter gick Banverket och trafikföretagen ut den 25 februari och meddelade att trafiksituationen förbättrats sakta men att det skulle bli fortsatta förseningar även resterande dagar av arbetsveckan.

Även Vägverket räknade med omfattande trafikproblem i norra Götaland och södra Svealand som en följd av snöovädret. Den 20 – 21 februari gick Vägverket ut och sade att trafikläget nu var akut med mycket nedsatt framkomlighet på ett flertal vägar. Trafikproblemen hade nu spritt sig även till norra Götaland och södra Svealand. I södra Dalsland hade plogningen upphört på stora delar av det mindre vägnätet då det kraftiga snödrevet gjort vägarna ofarbara.

Från och med måndagen den 22 februari och några dagar framåt blev det stora störningar i kollektivtrafiken i Stockholm. SL-trafiken (Storstockholms lokaltrafik) gick med starkt reducerad kapacitet, bl.a. ställdes all tunnelbanetrafik in ovan jord. SL uppmanade resenärer att undvika rusningstrafiken eller att arbeta hemifrån.

Under februari började det också komma in fler rapporter om snötyngda tak som rasat in. Snödjupen ökade på flera håll i landet. Boverket gick ut den 4 februari och meddelade om regler för snömängder på tak på grund av att flera tak hade rasat in. Problemen fortsatte och i slutet av februari hade det skett takras på flera håll i landet, t.ex. i Nyköping, Vänersborg, Falkenberg och Kungsbacka. Boverket gick ut den 22 februari och informerade om risken för takras och att risken var störst för byggnader med stor spännvidd på taken, t.ex. idrottshallar och jordbruksbyggnader.

Efter ytterligare snöfall och därefter ett regnområde över Skåne den 27 februari så blev det blidväder med mild och fuktig luft som täckte Götaland och sydöstra Svealand. På grund av blidvädret inträffade ytterligare ett antal takras i de södra och mellersta delarna av landet. Den 25 och 26 februari gick flera kommuner, räddningstjänst och polis ut med varningar för takras. Räddningstjänsten och polisen i Norrköping utfärdade ett s.k. VMA (Viktigt Meddelande till Allmänheten) om att se upp för nedfallande is och snö från taken i centrala Norrköping. I Kristinehamns kommun rasade delar av ett tak på Ica Maxi in vilket föranledde att kommunen sammankallade sin POSOM-grupp och öppnade ett telefonnummer dit allmänheten kunde vända sig.

3.6 Mars 2010

Efter den långa och kalla vintern kom våren till södra Sverige i början av mars med plusgrader på dagarna och kalla nätter. I mitten på månaden blev även nätterna milda, vilket satte fart på snösmältningen i söder. I början på mars passerade rester av lågtrycket från slutet av februari över södra Sverige, vilket gav snö och blåst och orsakade nya problem i trafiken. Först i mitten på mars

började lite varmare luft ta sin in över södra Sverige och följdes av nya snöfallsområden och regnväder.

Den 4 mars gick Sjöfartsverket ut och informerade om att flera fartyg fastnat i isen i Östersjön. Det svåra isläget hade medfört förseningar och inställda avgångar för flera rederier.

Värvarmen kom på nytt den 26 mars i södra Sverige och den 27 mars passerade en kallfront Götaland med för årstiden ovanligt omfattande åskväder. Minst åtta bränder uppstod på grund av blixtnedslag.

Snösmältningen inleddes i södra Sverige i slutet av månaden och gav upphov till en vårflod och mycket höga flöden i medelstora vattendrag i östra Götaland. På många håll i norra Norrland skedde däremot en fortsatt tillväxt av snötäcket.

4. Statistik

I uppdraget ingår att "Olycksstatistik ska beskrivas för perioden vad gäller döda och skadade vid olyckor och skador (halka, trafikolyckor, bränder, översvämningar, ras- och skred inklusive laviner etc.) som kan härledas till väderleken".

Det finns betydande svårigheter med att redovisa olycks- och skadestatistik för perioden december 2009 till och med mars 2010. I befintliga system finns en eftersläpning mellan insamling av data och redovisning av statistik. Denna eftersläpning är olika lång beroende på datakälla. Till exempel har omkomna och sjukhusvårdade till följd av skador som registreras i sjukvården och som ingår i Socialstyrelsens officiella statistik en eftersläpning på ett till två år.

Även täckningsgraden för existerande skaderegistreringssystem när det gäller personskador är mycket begränsad. Ett undantag utgörs av olyckor i vägtrafiken. Dessa svarar dock för en liten del (12%) av den totala skadebilden.

Analysen som görs i detta avsnitt är begränsad till de dataunderlag som finns tillgängliga eftersom det i efterhand och inom befintliga tidsramar är omöjligt att samla in ny primärdata.

När det gäller omkomna och svårt skadade i vägtrafiken redovisar Trafikverket preliminära siffror för årets tre första månader. Fotgängarolyckor i trafikmiljö registreras i Transportstyrelsens STRADA-system som dock, eftersom det är under utbyggnad och sjukhus ansluts successivt, endast medger jämförelser över tid för några få län. Statistik över händelser som räddningstjänsten kallats till redovisas normalt i april året efter händelsen inträffat. MSB ansvarar dock själva för räddningstjänstens insatsstatistik och det är möjligt att redovisa preliminära uppgifter för årets första månader. MSB har även fått tillgång till uppgifter om personskador till följd av olycksfall från ett litet urval av landets akutmottagningar. Data om temperatur, nederbörd och vind har hämtats från SMHI.

Det finns flera frågeställningar som kan vara intressanta att belysa mot bakgrund av vädersituationen vintern 2009/2010. Påverkade stora snömängder och kyla antalet olyckor? Påverkades förmågan att genomföra räddningsinsatser genom till exempel försämrade framkomlighet?

Redovisningen i avsnitten nedan avser att försöka svara på dessa frågeställningar. Redovisningen delas in i två delar nämligen jämförelser av frekvenser och påverkan på framkomligheten. Med jämförelse av frekvenser menas att antal händelser av en viss typ som inträffat under vintern 2009/2010 jämförs med motsvarande händelser tidigare vintrar. Påverkan på framkomligheten mäts genom att jämföra räddningstjänstens och ambulansens insatstider till en trafikolycka under en definierad tidsperiod med motsvarande tidsperiod ett annat år.

4.1 Jämförelse av frekvenser - olycksstatistik

Vintern 2009/2010 definieras i detta avsnitt som perioden december 2009 till och med mars 2010. Ett flertal gånger i detta avsnitt görs jämförelser med tidigare vintrar och de definieras enligt följande vintern 2008/2009, december 2008 till och med mars 2009 och vintern 2007/2008, december 2007 till och med mars 2008. Observera att alla uppgifter i avsnitten nedan som gäller för perioden januari till och med mars 2010 är preliminära uppgifter.

4.1.1 Döda och svårt skadade i vägtrafikolyckor

Den officiella statistiken vad gäller döda och svårt skadade personer i trafiken bygger på polisens rapportering. Trafikverket redovisar månadsvis antal döda och svårt skadade i polisrapporterade vägtrafikolyckor. Observera att antalsuppgifter för 2010 är preliminära uppgifter.

Tabell 1 nedan visar att antalet döda i vägtrafikolyckor är något fler vintern 2009/2010 jämfört med vintern 2008/2009 men betydligt färre än vintern 2007/2008. Samtidigt visar tabell 2 att antalet svårt skadade i vägtrafikolyckor är färre vintern 2009/2010 jämfört med de senaste två årens vintrar. För att kunna uttala sig om hur många av dödsolyckorna som hänför sig till snö och kyla måste varje olycka studeras närmare.

	Vintern 2007/2008	Vintern 2008/2009	Vintern 2009/2010
Riket	122	71	86
Blekinge	2	0	3
Dalarna	5	4	4
Gotland	1	1	0
Gävleborg	9	4	4
Halland	1	4	1
Jämtland	2	2	1
Jönköping	2	3	2
Kalmar	2	1	3
Kronoberg	4	3	1
Norrbottn	7	1	3
Skåne	13	7	9
Stockholm	14	10	3
Södermanland	5	1	5
Uppsala	3	2	9
Värmland	10	4	3
Västerbotten	4	1	1
Västernorrland	5	1	6
Västmanland	2	1	5
Västra Götaland	20	11	16
Örebro	5	5	3
Östergötland	6	5	4

Tabell 1: Antal döda personer i polisrapporterade vägtrafikolyckor

Källa: Trafikverket

	Vintern 2007/2008	Vintern 2008/2009	Vintern 2009/2010
Riket	984	865	800
Blekinge	17	10	9
Dalarna	45	32	37
Gotland	5	10	11
Gävleborg	14	21	12
Halland	23	19	11
Jämtland	15	19	27
Jönköping	40	27	35
Kalmar	27	24	21
Kronoberg	16	18	15
Norrbottn	38	25	24
Skåne	149	119	98
Stockholm	180	149	133
Södermanland	28	28	31
Uppsala	64	47	36
Värmland	28	38	32
Västerbotten	26	24	33
Västernorrland	62	62	54
Västmanland	33	36	34
Västra Götaland	121	117	115
Örebro	25	13	7
Östergötland	29	27	25

Tabell 2: Antal svårt skadade personer i polisrapporterade vägtrafikolyckor
Källa: Trafikverket

4.1.2 Personskador till följd av olycksfall utöver vägtrafikolyckor och bränder

Det finns ett antal skademekanismer som kan antas vara kopplade till väderförhållanden. Halkolyckor utomhus, fall från tak i samband med snöskottning, ras från tak och nedkylning är exempel på sådana.

När det gäller halkolyckor i trafikmiljö, dvs. mer allmänna "transportområden" såsom gator, trottoarer, busshållplatser finns information att hämta i det tidigare nämnda STRADA-systemet som drivs av Transportstyrelsen.

Systemet bygger på uppgifter från både polisen och sjukvården. När det gäller fotgängarolyckor är dock rapporteringen från polisen alltför bristfällig, varför statistik och analyser måste baseras på data från sjukvården. I dagsläget dvs. hösten 2010 är 84 procent av Sveriges sjukhus med akutmottagningar anslutna till STRADA. 15 län har numera heltäckande rapportering och ytterligare tre län har minst ett akutsjukhus anslutet. I resterande län görs ingen rapportering från sjukvården. Utbyggnaden har dock skett de senaste åren - exempelvis i Stockholmsområdet - vilket medför att rättvisande jämförelser mellan olika är endast kan göras i några få län. Skåne är ett av de län som varit anslutna till

systemet längst tid och som även har en god täckning. I Skåne rapporterar samtliga akutsjukhus till STRADA sedan år 2000.

I tabell 3 redovisas antalet fotgängarolyckor²⁹ för Skåne län.

Vintern	December	Januari	Februari	Mars	Totalt
2005/2006	332	246	225	300	1103
2006/2007	73	181	161	92	507
2007/2008	78	172	81	127	458
2008/2009	120	149	158	98	525
2009/2010	269	285	414	249	1217

Tabell 3: Antal fotgängarolyckor i Skåne län

Källa: STRADA, Transportstyrelsen

Tabell 3 visar att antalet fotgängarolyckor är betydligt fler vintern 2009/2010 än vintrarna åren innan. Som framgår ligger dock antalet fotgängarolyckor vintern 2005/2006 i samma storleksordning.

För övriga personskador – inklusive halkolyckor/fotgängarolyckor som skett utanför allmänna transportområden, exempelvis i bostadsområden – är tillgången på uppgifter betydligt mer begränsad.

Eftersläpningen är ett till två år när det gäller Socialstyrelsens officiella statistik över antalet omkomna och sjukhusvårdade till följd av olycksfall. Den officiella statistiken över antalet omkomna till följd av olycksfall fås från dödsorsaksregistret (DOR) och statistik över antal sjukhusvårdade från patientregistret (PAR). I DOR finns samtliga avlidna personer registrerade. I PAR finns alla personer som varit inlagda på sjukhus minst ett dygn registrerade. Händelser som inträffat under 2010 och som registrerats i DOR finns inte tillgängligt förrän försommaren 2012. Händelser som registrerats i PAR under 2010 beräknas finnas tillgängligt hösten 2011.

Det finns ytterligare en databas som innehåller skadestatistik – IDB (Injury DataBase). IDB ingår i ett europeiskt samarbete. Syftet med IDB är att tillhandahålla detaljerad skadestatistik med uppgifter från såväl öppen som slutenvård för skadepreventiva ändamål.

IDB har genom åren omfattat mellan fem och tio procent av befolkningen. Under 2009 omfattas insamlingen av de fyra sjukhusen i gamla Skaraborgs län (Skövde, Lidköping, Mariestad, Falköping), de tre sjukhusen i Värmlands län (Karlstad, Arvika, Torsby), akademiska sjukhuset i Uppsala samt Norrlands universitetssjukhus i Umeå.

Data samlas in vid akutmottagningar och sjukhusanslutna jourcentraler. Vid besöket får patienten (eller medföljande) en enkät att fylla i där de omständigheter som lett fram till skadehändelsen utförligt beskrivs. Den

²⁹ Definitionen i STRADA är GO = Fotgängare singel (Fallolycka)

Datum 2010-10-12
Diariernr 2010-4284

administrativa personalen rapporterar om datum och tid för besök och den medicinska personalen om de konsekvenser skadan gett.

Databasen uppdateras en gång per år med föregående års data.

Genom att MSB tagit direktkontakt med ett par landsting har preliminära uppgifter om skadade till följd av olycksfall kunnat fås från databasen IDB (Injury Data Base).

I detta uppdrag har uppgifter om antal personskador hämtats från akutsjukhusen i Umeå, Arvika, Karlstad och Torsby. Sjukhusen i gamla Skaraborgs län har inte kunnat leverera data för den period som efterfrågats. Antal personskador har sedan jämförts med väderdata från dessa orter som hämtats från SMHI. Utgångspunkten var att analysera om temperatur och nederbörd påverkar antalet besök på grund av olycksfall på akutmottagningarna på dessa sjukhus. Analyser har gjorts för vintrarna 2007/2008, 2008/2009 och 2009/2010.

Analysen ger egentligen inte svar på frågan om just detta års "snökaos" påverkat frekvensen utan försöker ge ett mer generellt svar på frågan om det finns något samband mellan väder och olycksfrekvens. I sammanhanget måste påpekas att om denna typ av analys visar ett samband, positivt eller negativt, så är detta endast ett statistiskt samband. Om kausalitet i sambandet kan endast spekuleras. För att beräkna ett rättvisande riskmått skulle kunskap om exponeringen krävas. Till exempel så skulle en förtro om riktningen på sambandet rimligen vara att ju mer kaosartat väder desto fler olyckor. Om ett samband visar på det omvända kan detta bero av att exponeringen har minskat (dvs. att personer i ökad utsträckning stannar inne när det är dåligt väder). Vidare så är det svårt att uttala sig om Sverige generellt eftersom data är avgränsat till vissa regioner/län.

Analyserna som gjorts av skadedata såväl enskilt som i kombination med väderdata visar inte på något samband mellan antalet besök på grund av olycksfall på akutmottagningar och temperatur och nederbörd. Underlaget som analyserna bygger på är dock litet.

En generell problematik som framgår ovan och som förtjänar att lyftas fram i sammanhanget är den stora bristen i fråga om täckningsgrad, detaljeringsgrad och snabbhet i registrering och rapportering av skadedata från sjukvården. Skador i trafiken utgör ett undantag, men tillsammans svarar trafikskadorna för endast cirka 12 % av de personskador som årligen inträffar i Sverige. MSB har till regeringen, i samband med rapportering av uppdraget "Studie om olycksstatistik för konsumentprodukter"³⁰ framhållit att frågan om en förbättrad och mer samordnad hantering av registrering, analys och

³⁰ Integrations- och jämställdhetsdepartementet IJ2008/2341/KO

tillgängliggörande av skadedata är av stor vikt. Frågan är komplicerad eftersom den berör ett stort antal myndigheter och ett flertal departement.

4.1.3 Bränder

Eventuella kopplingar mellan långvarig kyla och/eller mycket snö och bränder i bostäder torde hänföra sig till villor och småhus med egna eldstäder. Om det är kallt under en längre period är det troligt att eldstäderna används mer frekvent och därmed skulle antalet eldstadsrelaterade bränder möjligen kunna öka. Tänkbara brandorsaker kan då vara otät skorsten, värmeöverföring från dåligt isolerad skorsten eller eldstad, gnista från eldstad eller skorsten, slutligen kan felaktig hantering av varm eller glödande aska medföra bränder.

MSB ansvarar för insamling av räddningstjänsternas insatsstatistik och därifrån kan bland annat uppgifter om eldstadsrelaterade bränder hämtas.

Uppgifterna i tabell 4 visar att antalet eldstadsrelaterade bränder ligger på ungefär samma nivå de senaste två vintrarna. Det har dock skett en ökning sedan vintern 2007/2008. Observera att uppgifterna för 2010 är preliminära och att underlaget inte är kvalitetssäkrat.

	Vintern 2007/2008	Vintern 2008/2009	Vintern 2009/2010
Riket	808	1090	1055
Blekinge	23	26	27
Dalarna	55	81	95
Gotland	16	20	Uppgift saknas
Gävleborg	37	66	61
Halland	25	13	21
Jämtland	28	29	36
Jönköping	62	84	51
Kalmar	65	80	67
Kronoberg	31	44	34
Norrboten	23	29	26
Skåne	72	82	80
Stockholm	25	36	38
Södermanland	24	32	30
Uppsala	33	48	50
Värmland	42	77	82
Västerbotten	18	34	39
Västernorrland	31	46	43
Västmanland	25	26	27
Västra Götaland	102	139	142
Örebro	22	45	43
Östergötland	49	53	63

Tabell 4: Antal eldstadsrelaterade bränder

Källa: MSB

Det är också intressant att analysera dödsbrändernas koppling till snö och kyla. Varje dödsbrand utreds genom att en speciell blankett fylls i som sedan samlas in av MSB. I vissa fall görs även en djupare utredning. MSB analyserar sedan dessa utredningar och använder analyserna som underlag i det förebyggande arbetet. I en dödsbrand kan en eller flera personer omkomma vilket innebär att antalet dödsbränder och antalet omkomna i bränder inte behöver vara det samma.

	Vintern 2007/2008		Vintern 2008/2009		Vintern 2009/2010	
	Antal bränder	Antal döda	Antal bränder	Antal döda	Antal bränder	Antal döda
December	8	10	18	19	17	17
Januari	9	10	13	13	22	23
Februari	12	12	12	13	10	12
Mars	13	13	8	8	7	7
Summa	42	45	51	53	56	59

Tabell 5: Antal dödsbränder

Källa: MSB

Under december 2009 inträffade 17 bränder med 17 omkomna. Detta ligger i paritet med december 2008 då det inträffade 18 bränder med 19 omkomna. Detta är betydligt högre siffror än december 2007 då det inträffade åtta dödsbränder med 10 omkomna.

Under januari 2010 inträffade 22 dödsbränder med 23 omkomna. Detta är nästan en dubbling jämfört med samma månad åren 2007 till 2009 då det inträffat mellan nio och 13 dödsbränder med mellan tio och 13 omkomna.

Antalet dödsbränder under februari och mars 2010 ligger på ungefär samma nivå som tidigare år.

Under vintern 2009/2010 inträffade hälften av dödsbränderna i flerbostadshus och hälften i villor/småhus. Det är framför allt dödsbränder i villor och småhus som eventuellt kan relateras till snö och kyla. Antalet dödsbränder under januari 2010 var betydligt fler än motsvarande månad tidigare år. Knappt hälften av dödsbränderna i januari inträffade i villor/småhus och av dessa kan endast fyra stycken eventuellt ha en koppling till snö och kyla. Tre av dödsbränderna kan härledas till vedeldning och en till upptining av rör med hjälp av värmepistol. Övriga dödsbränder i villor/småhus under januari 2010 har okänd bakomliggande orsak eller är anlagda.

Sammanfattningsvis kan man säga att den relativt stora ökningen av antalet dödsbränder under januari 2010 jämfört med januari 2009 inte kan härledas till snö och kyla.

4.1.4 Slutsatser olycksstatistik

Antalet omkomna i vägtrafiken är något fler 2009/2010 jämfört med närmast föregående vinter, men å andra sidan betydligt lägre än vintern 2007/2008. Antalet svårt skadade i vägtrafiken under vintern 2009/2010 visar på en liten nedgång jämfört med de två tidigare vintrarna.

För Skåne, det enda län där tillförlitlig statistik över fotgängarolyckor i trafikmiljö funnits att tillgå, kan konstateras mer än en fördubbling av antalet registrerade fotgängarolyckor jämfört med de tre tidigare vintrarna. Antalet fotgängarolyckor var dock i samma storleksordning under vintern 2005/2006, varför det inte kan påvisas att årets vinter skulle representera ett unikt extremvärde i detta avseende.

Det är något färre eldstadsrelaterade bränder men fler dödsbränder samtidigt som det är väldigt få av dödsbränderna som kan härledas till snö och kyla. Det har heller inte gått att påvisa något säkert samband mellan personsador till följd av olycksfall och temperatur/nederbörd.

Sammantaget visar alltså analyserna av frekvenser, att det jämfört med tidigare år - utöver en ökad förekomst av fotgängarolyckor i trafikmiljö - inte kan visas att det vintern 2009/2010 har inträffat fler skador och olyckor som kan härledas till väderleken.

4.2 Framkomlighet

För att svara på frågan om vinterns perioder av stora snömängder och kyla har påverkat samhällets förutsättningar för räddningsinsatser så låter vi körtider från den kommunala räddningstjänsten samt insatstider för ambulans och räddningstjänst från SOS Alarm representera framkomlighet. Analysen består i att beskriva och jämföra mediantider och/eller genomsnittstider för två tidsperioder.

4.2.1 Körtider räddningstjänst

De körtider som analyserats gäller insatser till trafikolyckor för länen Värmland, Västerbotten och Västra Götaland. De tidsperioder som jämförts är 19–28 februari 2009 med motsvarande period 2010. Underlaget är hämtat från räddningstjänstens insatsstatistik som MSB samlar in.

Analysen bygger på antagandet att olyckorna 2009 är jämförbara med de olyckor som inträffat 2010. Skulle det vara så att vi ser att körtiderna har förändrats kan vi i denna enkla analys inte utesluta att det helt enkelt beror på att olyckorna inträffat på andra platser i förhållande till brandstationernas läge. Det optimala ur ett analysperspektiv hade varit om vi haft körtider under olika förutsättningar till samma olycksplats vilket är praktiskt svårt uppnå.

Valet mellan att analysera mediantid eller medeltid är inte heller enkel. För mediantid talar att analysen då inte påverkas av att det för en av tidsperioderna kan finnas en eller flera extremtider som beror av "extremplatser" dvs. platser långt bort från brandstationen. Om däremot dessa långa körtider beror av dålig framkomlighet på grund av väder så kommer vi inte att upptäcka dessa och medel hade varit det bättre analysmättet.

	19–28 februari 2009			19–28 februari 2010		
	Antal insatser till trafikolyckor	Mediankörtid (minuter)	Medelkörtid (minuter)	Antal insatser till trafikolyckor	Mediankörtid (minuter)	Medelkörtid (minuter)
Västra Götaland	436	4.5	5.4	614	6	7.2
Värmland	82	4	6.2	100	4	7.3
Västerbotten	70	6	8.0	79	6	7.3

Tabell 6: Median- och medelkörtider i minuter till trafikolyckor

Källa: MSB

I tabell 6 framgår att mediankörtiden är oförändrad för Värmland och Västerbotten medan mediankörtiden för Västra Götaland har ökat. När det gäller medelkörtid så har den ökat för Västra Götaland och Värmland men inte för Västerbotten.

Det går inte att påvisa någon säkerställd skillnad i körtider mellan den aktuella perioden 2010 och motsvarande period 2009 för Värmland eller Västerbotten. Det finns dock en statistiskt säkerställd skillnad för körtiderna i Västra Götaland mellan 2010 och 2009. Det går inte att utifrån dessa analyser säga vad skillnaden beror på dvs. det går inte med säkerhet hänföra skillnaden i körtid till väderleken.

4.2.2 Insatstider ambulans respektive räddningstjänst

När det gäller trafikolyckor har vi även tittat på larmstatistik från SOS Alarm för några utvalda larmcentraler perioden 19–28 februari 2010 och jämfört denna med samma period förra året. Larmcentralerna är Skellefteå, Stockholm och Göteborg.

Trafikolyckor har definierats som händelser där det förekommit räddningstjänst klassificerade till trafikolycka. Givet händelsen har vi sedan analyserat uppgifter från både räddningstjänst och ambulans.

De insatstider som visas i tabell 7 och 8 är baserade på tid från att larmsamtalet besvarats till dess att det första fordonet i ärendet är framme på olycksplatsen.

	19–28 februari 2009	19–28 februari 2010
Räddningstjänst	Insatstid (median i minuter)	Insatstid (median i minuter)
Skellefteå	11	13
Stockholm	11	11
Göteborg	11	15

Tabell 7: Medianinsatstider för räddningstjänst i minuter till trafikolyckor

Källa: SOS Alarm

	19–28 februari 2009	19–28 februari 2010
Ambulans	Insatstid (median i minuter)	Insatstid (median i minuter)
Skellefteå	19	15
Stockholm	15	15
Göteborg	13	17

Tabell 8: Medianinsatstider för ambulans i minuter till trafikolyckor

Källa: SOS Alarm

Mediantider för Stockholm är oförändrade för både räddningstjänst och ambulans. För Skellefteå är mediantiden något längre för räddningstjänst och något kortare för ambulans. För Göteborg är mediantiderna något längre för både räddningstjänst och ambulans.

Som synes finns inga entydiga mönster i statistiken som skulle indikera en koppling till periodens väderförhållanden. Det gör det omöjligt att uttala sig utan fördjupad analys. För Skellefteå baseras dessutom underlaget på väldigt få händelser (ca 10) vilket gör det än svårare att uttala sig.

4.2.3 Slutsatser framkomlighet

När det gäller körtider för räddningstjänst går det inte att påvisa någon säkerställd skillnad i körtider mellan den aktuella perioden 2010 och motsvarande period 2009 för Värmland eller Västerbotten. Det finns dock en statistiskt säkerställd skillnad för körtiderna i Västra Götaland mellan 2010 och 2009. Det går inte att utifrån dessa analyser säga vad skillnaden beror på dvs. det går inte med säkerhet att hänföra skillnaden i körtid till väderleken.

Det finns heller inget entydigt mönster i analysen av insatstider för ambulans respektive räddningstjänst som skulle indikera en koppling till periodens väderförhållande.

5. Konsekvenser

I följande kapitel redogörs för vilka konsekvenser stora snömängder och långvarig kyla har resulterat i. Inledningsvis redovisas sammanfattningar från de särskilda studier och utredningar som genomförs gällande störningarna i järnvässystemet och problemen med takras.

Efter detta redovisas i kapitlet vilka störningar som förekommit fördelat över respektive landsände och vilka åtgärder och samverkan som har vidtagits med anledning av detta. Till grund för denna beskrivning ligger främst de uppgifter som har framkommit genom den enkät som har genomförts inom ramen för detta uppdrag. Enkätens respondenter har antingen ett särskilt ansvar för krisberedskapen enligt lag eller förordning eller särskilda ansvarsområden och expertkunskaper med relevans för detta uppdrag

MSB har i uppgift att utveckla och stödja samhällets förmåga att hantera olyckor och kriser³¹. För att kunna göra detta har MSB en funktion för omvärldsbevakning med funktionen tjänsteman i beredskap (TiB). Vid en händelse arrangerar MSB samverkanskonferenser med berörda aktörer, exempelvis centrala myndigheter och länsstyrelser. Den gångna vintern arrangerade MSB med anledning av väderrelaterade händelser åtta samverkanskonferenser. Liksom i kapitel 3 ingår uppgifter från MSB:s anteckningar från genomförda samverkanskonferenser samt loggar från MSB:s TiB-funktion också i följande kapitel.

5.1 Takras – Boverkets rapport

Boverket har fått i uppdrag av regeringen (M2010/2276/H) att utreda de takras som drabbade ett stort antal byggnader under vintern 2009/10. Uppdraget delredovisades till regeringen i juni 2010 och slutredovisning ska ske 1 juni 2011. Uppgifterna nedan är hämtade från delredovisningen.³²

De flesta rasen skedde i västra Sverige och i Småland och Östergötland, men även byggnader på andra platser i Sverige drabbades. Tidsmässigt rasade flest tak under februari månad, men flera fall förekom även under januari och mars.

Enligt en lista som SP (Sveriges Tekniska Forskningsinstitut) i Borås sammanställt utifrån rapportering via kommuner och länsstyrelser samt media förekom 160 ras. Samtidigt har försäkringsbolagen uppåt 3000 rapporterade fall.



³¹ Förordning (2008:1002) med instruktion för Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

³² Erfarenheter från takras i Sverige vintern 2009/2010, Boverket, dnr 10122-2034/2010

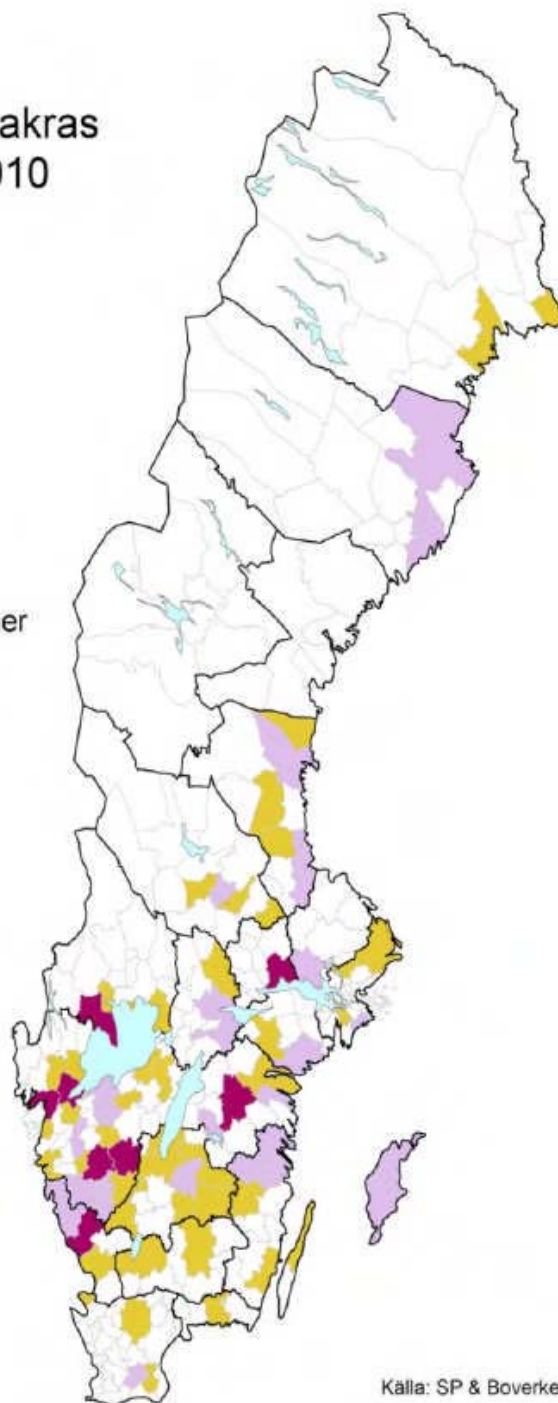
Rapporterade takras 27/1 - 8/3 2010

Antal ras per kommun



150 rapporterade takras i 82 kommuner

Borås	6
Säffle	6
Uddevalla	6
Vänersborg	6
Linköping	5
Ulricehamn	5



Källa: SP & Boverket

En grundlig genomgång av 80 av de 160 rapporterade rasen på SP:s lista, visar att det är framförallt låglutande tak med spännvidder över 10 meter som rasat. Många av taken är byggda de senaste 30 åren. Materialet i de bärande delarna är stål och trä. Snölasten verkar inte ha varit större än de snölaster som Boverkets konstruktionsregler, BKR, eller Europeiska Konstruktionsstandarder, EKS, anger. Byggnadstyperna är ekonomibyggnader hos lantbruket, idrottshallar, lager, skolor, industrier, ridhus, affärer m.fl.

Analys av orsakerna till de olika rasen har påbörjats och hittills kan följande orsaker antas:

- Formfaktorer för låglutande tak med stor spännvid är eventuellt inte tillräckliga. Fortsatt utredning av takrasen får visa om ändring i Eurokod eller i svenska nationella val i EKS behöver göras.
- Brister i dimensioneringskontroll vid projektering av byggnader.
- Brister utförandekontroll vid uppförande av byggnader.
- Brister i underhåll vid förvaltning av byggnader.
- Lantbrukets ekonomibygnader byggs utan krav på bygglov och bygganmälan.
- Regler för ändring behandlas olika i olika kommuner. Krav att taket ska uppfylla gällande snö- och vindlast vid en total ombyggnad ställs inte alltid.
- Byggnadsnämnder kan ha ställts inför en intressekonflikt när tennisklubbar, ridhallar m.m. vill bygga om äldre byggnader med tak med lägre bärförmåga än dagens krav.
- Bristande kunskap om krav på jämn snöskottning.
- Avsaknad av täta diffusionsspärrar i tak kan ge isbildning i undertak och extra last.
- Bristande avvattning kan ge stora laster i rännalar.
- Tillbyggnader eller nybyggnader som ger stor lämbildning och hög formfaktor.
- Bristande uppvärmning av växthus och plasthallar.
- Upphängning av extra last, såsom fläktar och belysning, i undertak eller på yttertak.

De regelförändringar som Boverket föreslår är följande reglering i den kommande förordningen till den nya plan- och bygglagen:

- Anmälan för lantbrukets ekonomibygnader utanför detaljplanelagt område vid nybyggnad, ombyggnad och annan väsentlig ändring, gäller dock inte för byggnader på högst 15 kvm.
- Att det inte behövs kontrollansvarig för lantbrukets ekonomibygnader utanför detaljplanelagt område om byggnaden är högst 50 kvm.
- Att kommunen särskilt ska beakta behovet av sakkunnig beträffande åtgärder i eller på byggnader där det kan befaras att det föreligger stor risk för allvarliga personskador vid brott i byggnadsverksdel.

Dessutom konstaterar Boverket att förslaget till ny plan- och bygglag ger regeringen möjlighet att i förordning ge ett bemyndigande till Boverket att föreskriva om hur dimensioneringskontroll, utförandekontroll, användning av produkter med kända och lämpliga egenskaper och kontroll av färdig byggnad/byggnadsdel ska göras/tillförsäkras och vad som kan ingå i en kontrollplan.

5.2 Järnvägssystemet – utredningar och rapporter

Vinterns perioder av stora snömängder och kyla har inneburit betydande konsekvenser för järnvägstrafiken. Järnvägstrafikens sårbarheter har dock varit väl kända redan tidigare³³ och flera utredningar har gjorts på området. Nedan följer en kort genomgång av några av de utredningar som gjorts och vilka slutsatser man kommit fram till.

Regeringen beslutade den 18 mars om direktiv till en utredning om störningar i järnvägstrafiken vintern 2009/2010 (direktiv 2010:26). Utredningen (N 2010:04) har i uppdrag att utreda den samlade hanteringen av vinterns störningar i järnvägstrafiken och ge förslag till åtgärder för att förbättra beredskapen inom transportsystemet som helhet vid liknande väderrelaterade situationer.³⁴ Uppdraget ska redovisas senast den 15 oktober 2010.

Den särskilde utredaren bedömer att godskunder och resenärer drabbades mycket hårt den gångna vintern. Om järnvägens aktörer inte förbättrar sin vinterberedskap kommer människor och företag att drabbas på samma sätt igen då vintern 2009/2010 inte var en engångsföreteelse. Det transportpolitiska målet med järnvägen riskerar då att inte uppfyllas. Utredningen föreslår följande åtgärder av mer övergripande natur:

- Trafikverket bör ges i uppdrag att årligen till regeringen redovisa ett samlat åtgärdsprogram för järnvägens vinterberedskap.
- Det samlade åtgärdsprogrammet bör med vissa mellanrum följas upp och analyseras med avseende på dess effekter i form av förbättrad beredskap och ökad robusthet i järnvägssystemet.

Utredningen konstaterar att järnvägssystemet är störningskänsligt samtidigt som det finns en ökad efterfrågan på järnvägstransporter och högt ställda mål och ambitioner med systemet för framtiden. Utredarens bedömning av dessa förhållanden är att satsningarna på järnvägen långsiktigt behöver utökas, det gäller även drift och underhåll.

³³ Se exempelvis "Sårbarhet i det svenska järnvägstransportsystemet", VTI notat 34-1999

³⁴ Direktiv 2010:26

Utöver dessa övergripande bedömningar och förslag lämnar utredaren följande mer specifika åtgärdsförslag.

Trafikverket bör:

- inventera befintlig snöutrustning med avseende på innehav, skick, placering etc,
- i samråd med övriga berörda aktörer inventera lämplig mark för nya underhållsverkstäder,
- standardisera beskrivningen av drift- och beredskapslägen nationellt,
- utveckla väderprognostjänsten,
- i samråd med järnvägsföretagen utveckla trafikeringsavtalen med inslag av incitament för att främja stabilitet och kvalitet och, om så är möjligt, med trafikreduceringsplaner,
- utveckla upphandlingen av- och avtal med de entreprenörer som svarar för drift- och underhåll där vintertjänster ingår,
- uppgradera sina IT-system för att klara den ökade belastning som störda lägen och kris genererar.

Dessutom föreslår utredaren att branschens aktörer behöver samöva med viss regelbundenhet utifrån scenarier med störda lägen och kris.

Utredningen har alltså i huvudsak iakttagit ett behov av en samlande kraft inom järnvägssektorn med ansvar för att ta fram ett branschgemensamt åtgärdsprogram som kan och bör följas upp.

Utöver de slutsatser och förslag till åtgärder som utredningen om störningar i järnvägstrafiken presenterar är följande värt att notera vad gäller Banverket och dess förberedande krishanteringsarbete:

MSB konstaterar att Banverket har bedrivit ett omfattande förberedande krishanteringsarbete genom att bland annat arbeta med risk- och sårbarhetsanalyser och delta i samverkansövningar. Resultatet av Banverkets förberedande arbete tycks dock inte ha implementerats fullt ut i Banverkets organisation.

Banverket har sedan 2004 bedrivit ett risk- och sårbarhetsanalysprojekt med syftet att identifiera kritiska sårbarheter i järnvägstransportsystemet och järnvägssektorns krishanteringsförmåga samt att minska risken för konsekvenser av svåra påfrestningar.³⁵

³⁵ Årlig redovisning av risk- och sårbarhetsanalys enligt "Förordning (2006:942) om krisberedskap och höjd beredskap", Banverket 2009-11-16, F09-8778/AL20.

År 2005 konstaterar Banverket i sin risk- och sårbarhetsanalys³⁶ att kunskapen om alternativa omledningsmöjligheter vid störningar är begränsad, vilket bör åtgärdas genom framtagande av handlingsplaner samt verifiering av omledningsmöjligheter. Banverket konstaterar också att man saknar förmåga att snabbt kunna sammanställa och kommunicera lägesbilder i samband med omfattande störningar. Banverket identifierade också i 2005 års analys ett behov av en nationell krisledningsplan, en riksledningsfunktion för tågtrafikledning och ett nationellt driftledningssystem. Vidare konstaterades att det saknades rutiner för fördelning av resurser ur ett nationellt perspektiv och att det saknades möjligheter att ställa krav på järnvägsföretagen beträffande krisförberedelser och krisåtaganden.

År 2009 konstaterar Banverket i sin risk- och sårbarhetsanalys att arbetet med att få till stånd en nationell krisledningsstruktur för järnvägssektorn har påbörjats. Banverket konstaterar också att myndighetens riskexponering framför allt består av risker för minskad transportkapacitet och oförmåga att lämna trafikinformation. Vidare konstateras att: "Förankringsprocessen för risk- och sårbarhetsanalyser och handlingsplaner måste få en tydligare hantering om åtgärdsförslagen ska kunna förverkligas och Banverket bli bättre på krishantering. En beslutsmodell bör inarbetas i processen för att få bättre stöd från ledningens sida."³⁷

Utredningen om störningar i järnvägstrafiken har funnit att det för att hantera snöoväder inte finns en sammanhållande driftområdesövergripande beredskapsplanering. De olika driftsområdena har tagit fram egna beredskapsplaner med olika beskrivningar av driftlägesnivåer. I ett driftsområde används en sifferskala medan driftlägesnivåerna i ett annat område beskrivs enligt en färgskala. Det saknas en övergripande nationell beredskapsplanering och samordning. Vidare framkommer att resenärer och transportköpare har upplevt problem sedan mitten av december 2009 men Banverkets krisledningsorganisation aktiverades först i slutet av februari.

Trafikverket har tagit fram en rapport om hur dess ansvarsområde påverkades under vintern.³⁸ I rapportens sammanfattning understryks de samhällsekonomiska kostnaderna:

"De svåra förhållandena under vintern 2009/10 ledde till en mer än fördubbling av förseningarna jämfört med föregående vinter. De direkta samhällsekonomiska kostnaderna för de totala

³⁶ Risk- och sårbarhetsanalyser år 2005 – En analys per samverkansområde av myndigheternas risk- och sårbarhetsanalyser med koppling till Krisberedskapsmyndighetens årliga uppföljning. Krisberedskapsmyndigheten, 2006-08-31, Dnr 0222/2006.

³⁷ Årlig redovisning av risk- och sårbarhetsanalys enligt "Förordning (2006:942) om krisberedskap och höjd beredskap", Banverket 2009-11-16, F09-8778/AL20.

³⁸ Utredning Järnväg Vinter, Trafikverket 100615.

förseningarna uppgick till ungefär 3 miljarder kronor.[...] Med åtgärder motsvarande initiala investeringar på 410-450 miljoner kronor hade ungefär hälften av de vinterrelaterade förseningarna undvikits. Flera av dessa åtgärder har dessutom positiv inverkan på störningar som inte beror av en extrem vinter...”

Störningarna uppkom till stor del på grund av de svåra vinterförhållandena, till exempel genom ökad förekomst av snö/is på växlar. Många av dessa störningar hade dock kunnat undvikas med rätt förebyggande och operativa åtgärder. Det konstateras att Trafikverket har god beredskap att hantera isolerade eller kortare störningar men att det under den gångna vintern uppdagades brister inom Trafikverkets processer och ledning. Det saknades planer och beslutsstöd för tågprioriteringar, trafikreducering och omledning av trafik till alternativa rutter. I de fall beredskapsplaner fanns var de olika utformade i olika regioner. Kommunikation och koordinering mellan åtta regionala driftledningscentraler med olika tekniska system för tågledning och riksoperativ ledning fungerade inte optimalt beroende på bland annat avsaknad av riktlinjer, systemstöd och träning. Resursflexibilitet för trafikledningsfunktioner saknas i många fall vilket gör det svårt att öka bemanningen i kritiska funktioner vid större störningar.

Trafikverket menar att Banverket utifrån ett sektorsperspektiv har vidtagit förberedande åtgärder under 2000- talet men att den gångna vinterns problem har visat att det inte varit i tillräcklig omfattning.³⁹ Samtidigt menar Trafikverket att det är svårt att dra definitiva gränslinjer vad gäller ansvar för vinterns problem eftersom orsaker är sammanlänkade och de inblandade aktörer många. Behovet av förbättrad samverkan mellan de olika aktörerna understryks.⁴⁰



³⁹ Enkät svar Trafikverket

⁴⁰ Utredning Järnväg Vinter, Trafikverket 100615.

5.3 Konsekvenser för södra Sverige

Texten nedan beskriver hur södra Sverige (Västra Götaland, Halland, Skåne, Blekinge, Jönköping, Kronoberg, Östergötland, Kalmar och Gotland län) påverkades under vintern 2010 och vilka åtgärder man vidtog. Förutom de takras som förekom samt de problem som fanns inom järnvägstrafiken blev störningarna störst inom de samhällsviktiga verksamheterna transporter på väg och till sjöss samt vattenförsörjning och i mindre utsträckning elförsörjningen.

5.3.1 Övergripande bedömning av konsekvensernas omfattning

Perioder med stora snömängder och kyla har onekligen inneburit störningar och konsekvenser för allmänhet och samhällsviktig verksamhet i södra Sverige. *Störningarnas omfattning bedöms dock av en majoritet av södra Sveriges nio länsstyrelser som i huvudsak begränsade.* Tre av nio länsstyrelser anger att den egna myndigheten har drabbats av störningar, främst i form av att personal har blivit försenade samt att planerade möten har ställts in. Sex av nio länsstyrelser anser att aktörer inom länet har drabbats av störningar med anledning av stora snömängder och kyla vintern 2009/2010. För fyra av dessa nio länsstyrelser har störningarna huvudsakligen varit fokuserade till risk för takras och inträffade takras.

5.3.2 Vidtagna åtgärder och samverkan

På kommunal och regional nivå har de åtgärder som har vidtagits, enligt länsstyrelserna, i södra Sverige främst rört problem med stora snölastar på tak. Många kommuner och räddningstjänster har engagerats i besiktningar av snölastar och skottning av tak men då främst för kommunens egna lokaler. På flera håll har räddningstjänsten också haft synpunkter på hur gator har snöröjts och var snöhögar har placerats.

På frågan "har aktörer inom ert län vidtagit några åtgärder för att hantera konsekvenser av perioder med stora snömängder och kyla vintern 2009/2010?" svarar sju av nio länsstyrelser ja. Sju av nio länsstyrelser i södra Sverige har också själva vidtagit någon åtgärd för att hantera konsekvenser av perioder med snö och kyla. Under perioden har två länsstyrelser aktiverat sin krisledningsorganisation i någon omfattning, fem länsstyrelser har genomfört särskilda informationsinsatser och alla nio länsstyrelser har deltagit i samverkansaktiviteter. När det gäller landstingen⁴¹ svarar sex av nio att man

⁴¹ Sverige har 18 landsting, två regioner och en landstingsfri kommun med hälso- och sjukvårdsansvar. För enkelhetens skull kommer ordet landsting fortsättningsvis att användas för alla dessa.

vidtagit åtgärder. Två landsting har genomfört särskilda informationsinsatser, tre landsting har anskaffat förstärkningsresurser eller extra personal. Ett landsting har under perioden tillämpat särskild sjukvårdsledning på regional nivå.

De regionala aktörerna (länsstyrelser och centrala myndigheter) i södra Sverige har deltagit i sex av åtta samverkanskonferenser som MSB har arrangerat. Förutom detta har i stort sett alla aktörer deltagit i samverkansaktiviteter med anledning av perioder med stora snömängder och kyla. Regionala aktörer har i första hand samverkat med respektive läns kommuner i syfte att stödja och förmedla information samt skapa en gemensam lägesbild. I huvudsak har samverkan genomförts i redan existerande samverkansstrukturer. Hälften av södra Sveriges länsstyrelser har dock förutom samverkan inom dessa strukturer även etablerat nätverk för specifika händelser. Alla har också löpande informella kontakter med en rad aktörer.

Flera länsstyrelser lyfter fram vikten av en tidig och bred samverkan och att en tidig och bred information till alla berörda aktörer, inklusive privata (exempelvis fastighetsägare), bör genomföras vid liknande händelser. Vinterns händelser har bekräftat detta och även skapat handlingsmöjligheter tidigt såväl lokalt som regionalt. Genom en tidig och bred samverkan har ett antal problemområden kunnat diskuteras innan akuta faser uppstått. Därigenom har en gemensam syn och delad erfarenhet runt frågor kunnat skapas uppger en kommentar.

En majoritet av södra Sveriges länsstyrelser anser att den samverkan som har förekommit den gångna vintern har fungerat mycket bra, ett fåtal konstaterar att det har fungerat bra. Av landstingen är det ett som anser att samverkan har fungerat mycket bra medan två inte har någon uppfattning och de övriga anger att det har fungerat bra. De synpunkter som lyfts fram är framförallt att det har varit svårt att få tag på några aktörer, främst Banverket och i enstaka fall Försvarsmakten. Samt att MSB i vissa fall har haft teknikproblem.

Åtgärder kopplat till takras

Problem och åtgärder avseende takras beskrivs på nationell nivå i kapitel 5.1. ovan.

En åtgärd för att hantera faran med stora snölastar på tak har varit att stänga kommunala byggnader såsom skolor och fritidshallar vilket har gjorts på många håll i södra Sverige. Länsstyrelserna anser att det har varit problematiskt att informera allmänheten om takrasen. En länsstyrelse menar att informationen till allmänheten försvårades av att ansvarig myndighet (Boverket) inte hade samma bild av problemet som länsstyrelsen. Boverket upplevdes vara fokuserade på att framhäva att de senaste, nu gällande byggreglerna, var korrekt utformade och tak konstruerade enligt dessa ska vara säkra medan länsstyrelsen upplevde att fokus borde ligga på att uppmana allmänheten att skotta sina tak på ett säkert sätt. Det informationsmaterial som

fanns kring detta upplevdes som föråldrad och en stor hjälp för länsstyrelsen i detta läge hade varit om detta material snabbt hade uppdaterats vilket trots påtryckningar aldrig skedde enligt länsstyrelsen. I flera län har länsstyrelsen informerat i media och uppmanat fastighetsägare att skotta sina tak.

Flera landsting anger att extra åtgärder och resurser har avsatts för att skotta tak till egna fastigheter, något som enligt länsstyrelserna också regionens kommuner har varit tvungna att göra vilket har inneburit betydande kostnader och merarbete.

5.3.3 Transporter på väg

Problem med framkomligheten på vägarna

Södra Sverige drabbades under vintern 2010 periodvis av stora problem i framkomligheten på vägnätet exempelvis under perioden 17 till 22 februari då E 6:an genom Halland tidvis stängdes av eller när polisen i Västra Götaland efter förfrågan genomförde kolonnkörning på E 45 över Dalsboslätten norr om Trollhättan. Framkomligheten har vid flera tillfällen varit så begränsad att trafikanter har varnats för att ge sig ut på vägarna. Detta har skapat problem för räddningstjänst och ambulans att ta sig fram vid utryckningar. Fem av nio landsting i södra Sverige uppger att störningar har förekommit i ambulansverksamheten. Endast ett landsting anser dock att de störningar som har förekommit har varit stora. Tre landsting menar att störningarna har varit begränsade medan ett landsting anger mycket begränsade störningar.

Västra Götalandsregionen konstaterar i sin utvärdering⁴² av perioden 19–26 februari att ambulansresurser samt bemanning har varit adekvat. Västra Götalandsregionen har också jämfört ärendetiden (mediantid från rapportering till SOS till genomförd insats) för samtliga ambulansuppdrag och sjuktransportuppdrag i Västra Götaland under perioden jämfört med samma period år 2009 och funnit att det inte är några skillnader för prio 1-uppdrag. För prio 2-uppdrag är det några minuters skillnad, prio 3-uppdrag tog 13 minuter längre medan prio 4-uppdrag tog 43 minuter längre tid.

Av de fem länsstyrelser i södra Sverige som har intervjuats och särskilt tillfrågats om hur de upplever att räddningstjänsten har påverkats menar alla att det periodvis och lokalt har varit problem med framkomligheten på vägar och gator vilket även drabbat räddningstjänsten. Dessa problem har dock varit av begränsad karaktär.

Åtgärder kopplat till framkomligheten på vägarna

I de län som har haft störst problem med framkomligheten på vägarna har osäkerhet om vilka ansvarsförhållanden som råder vid snöoväder förekommit,

⁴² Rapport om snöoväder i Västra Götalandsregionen februari 2010, Västra Götalandsregionen, dnr RSK 45-2010.

främst på kommunal nivå. Detta hanterades med hjälp av samverkan mellan berörda parter där den främsta frågan var *hur* och *om* man kunde prioritera plogning till vissa områden. Denna samverkan initierades i många fall av räddningstjänsten i de drabbade kommunerna och resulterade åtminstone i västra Götaland och Östergötland i att ansvariga för snöröjning omprioriterade resurser, exempelvis väntade man med att ploga gång- och cykelbanor till förmån för att klara framkomligheten på de större vägarna för räddningstjänstens fordon.

Vid de tillfällen då det varit nästintill omöjligt att ta sig fram på vissa vägar på grund av stora snömängder (exempelvis lokalt i Skåne den 16–17 november och i Västra Götaland den 19–26 februari) har kommuner, räddningstjänst och landsting inventerat tillgången till samt nyttjat bandvagnar. Stöd från Försvarsmakten i form av bandvagnar har också begärts. Bandvagnar har dock inte behövts användas i detta syfte annat än vid enstaka tillfällen under den gångna vintern.

5.3.4 Transport till sjöss

Problem för sjöfarten på grund av svårt isläge

Långvarig kyla medförde problem för sjöfarten i Väneren och Vättern samt på västkusten, i mars rapporteras också att isläget i Östersjön var det värsta på 14 år. Detta gjorde att sjöräddningens båtar inte kunde vara verksamma i normal omfattning⁴³ vilket gjorde att räddningstjänst och sjuktransporter till sjöss försvarades. Kustbevakningen anger också att delar av deras fartygsflotta har haft svårigheter att operera normalt⁴⁴. *Kustbevakningen bedömer ändå att de störningar som har förekommit har varit begränsade med motiveringen att störningar förekommer varje år, skillnaden i år är att det har varit fler störningar än normalt.*

Åtgärder kopplat till problem för sjöfarten på grund av det svåra isläget

Det svåra isläget har gjort att alternativa transportmedel har använts i skärgården. Kustbevakningen har i större utsträckning använt snöskoter och svävare samt ökat bilpatrulleringen då fartyg inte kunnat nyttjas. Länsstyrelsen i Västra Götaland begärde hjälp från Försvarsmakten med utsjösvävare för akuttransporter i skärgården vilket emellertid avslogs. Svenska sjöräddningssällskapet omdirigerade däremot en svävare till Bohuskusten enligt länsstyrelsen.

⁴³ Tib-logg v2, v3, v9, MSB

⁴⁴ Enkät svar Kustbevakningen

5.3.5 Vattenförsörjning

Störningar i vattenförsörjningen

Den kalla vintern 2010 gjorde att vattenförsörjningen i Göteborgsregionen var ansträngd. Under januari och februari upptäcktes cirka 100 rörbrott i Göteborg. Den djupa tjälen under plogade markytor är i sig en orsak till skador och gör läckor svårare att upptäcka och åtgärda. När dessutom skadan på en av de två matningar från Lackarebäcks vattenverk till Göteborgsområdet inträffade den 8 mars följde åtta dygns balansgång mellan omfattande leveransavbrott och kokrekommendation för en halv miljon människor. Skadan på matarledningen hade troligen tjälen som utlösande orsak. Läget hade snabbt kunnat bli mycket allvarligt, förutom påverkan för ett mycket stort antal människor hade också samhällsviktiga verksamheter som akutsjukhus, sjukvård, äldreomsorg, livsmedelshandling, storkök m.m. drabbats. Av den anledningen måste störningen ses som mycket allvarlig även om ingen i Göteborg blev utan vatten och kvaliteten kunde upprätthållas. Möjligheten till nödvattenförsörjning av Sahlgrenska universitetssjukhuset/Östra från Partille kommun begränsades av att Partille också fick vattenbrist under perioden på grund av läckor i den egna kommunen. När Göteborg meddelade Mölndal att den stora läckan var lagad och att leveranserna kunde återupptas var det i sista stund eftersom även Mölndal fått en större läcka i sitt nät.

Öckerö drabbades under mars av läckor på en av sjöledningarna från Göteborg. Vattenläckan var för Öckerö genom sitt utdragna och komplicerade förlopp och hantering en stor påfrestning för hela kommunen och var på så sätt en allvarlig störning för den enskilda kommunen.

Stark kyla bidrog också till att ett av Sydsvattens två råvattenintag frös igen. Sydsvatten, som försörjer 13 kommuner i Skåne med vatten, har sedan 2009 redan begränsade leveransmöjligheter.⁴⁵

Åtgärder kopplat till störningar i vattenförsörjningen

Då Göteborg och Öckerö under mars drabbades av osedvanligt stora läckor på huvudledningar avropades stöd av VAKA (Nationell Vattenkatastrofgrupp) och hjälp med utrustning för nödvattenförsörjning. I Göteborgs fall stod utrustningen på plats utan att behöva användas.

Stora läckor med avbrott på distributionen inträffade även i Norrköping, Örebro m.fl. mindre orter. Norrköping gick ut med kokningsrekommendation för att förhindra insjuknande av ett förorenat ledningsnät och i Örebro fick man nödvattenförsörja under ett dygn. I Skåne rensade dykare Sydsvattens råvattenintag.

⁴⁵ Huvudvattentäkten – "Bolmentunneln" – har rasat och är under reparation. För tillfället använder sig Sydsvatten av reservvattentäkt enligt Livsmedelsverket.

5.3.6 Elförsörjning

Störningar i elförsörjningen

Störningar i elförsörjningen drabbade södra Sverige främst vid två tillfällen. Vid det första tillfället den 18 november blev omkring 4000 hushåll utan ström i Skåne, nästan 1000 i Blekinge och cirka 250 i Halland⁴⁶. Elavbrotten åtgärdades relativt snabbt, på morgonen den 19 november berördes cirka 2500 hushåll och på eftermiddagen samma dag rapporterar Länsstyrelsen i Skåne att situationen i länet kan betecknas som "normalläge"⁴⁷. Nordvästra Götaland drabbades av strömavbrott även under slutet av december och början av januari och dessa strömavbrott betecknas som allvarigare än dem i Skåne under november då fler var utan ström under än längre tid. Den långa perioden av kyla ledde också till en ansträngd effektsituation på elmarknaden med höga elpriser som följd.

Åtgärder kopplat till problem i elförsörjningen

Svenska kraftnät bedömer dock att de störningar som har drabbat elförsörjningen den gångna vintern har varit begränsade. Stora snömängder och kyla orsakar driftavbrott och störningar inom samhällets elförsörjning i stort sett varje år. Någon elbrist uppstod aldrig och de åtgärder som vidtogs för att hantera störningar i elförsörjningen var enligt Svenska kraftnät tillräckliga.

5.4 Konsekvenser mellersta Sverige

Texten nedan beskriver hur mellersta Sverige (Västmanland, Uppsala, Stockholm, Södermanland, Örebro, Värmland, och Dalarnas län) påverkades under vintern 2010 och vilka åtgärder man vidtog.

5.4.1 Övergripande bedömning av konsekvensernas omfattning

Länsstyrelserna framhäver i huvudsak transportstörningar, främst järnväg, och i betydligt mindre omfattning än i södra Sverige, takras. Förutom detta framhävs svårigheterna med att ta sig fram i stadsmiljö. En länsstyrelse sammanfattar den gångna vintern på följande sätt:

"Snövädret upplevdes ej som en samhällelig eller allvarlig kris som drabbade många/flera sektorer samtidigt. Mestadels upplevde de samhällsviktiga aktörerna i länet detta som en störning men ej kris som påverkade deras produktion. De kunde lägga om rutiner och fortstätta producera. Givetvis var särskilda transportaktörer särskilt drabbade. Informationen till allmänheten och kunder från transportörerna fungerade dock bristfälligt vid ett flertal tillfällen".

⁴⁶ Händelselogg vecka 47, Krisinformation.se, MSB

⁴⁷ TiB-logg 2009 v.47, MSB

Tre av sju tillfrågade länsstyrelser anser i princip att vintern, med få undantag, inte varit särskilt dramatisk. Vardagens resurser har i huvudsak räckt bra. Övriga fyra länsstyrelser framhåller framförallt störningar i järnvägstrafiken samt takras som konsekvenser för samhället. *Majoriteten av länsstyrelserna bedömer att de har drabbats av mycket begränsade till begränsade störningar till följd av stora snömängder och kyla.*

5.4.2 Vidtagna åtgärder och samverkan

Liksom i södra Sverige har en rad åtgärder vidtagits av ansvariga myndigheter och aktörer i mellersta Sverige. Länsstyrelserna anger att många kommuner i mellersta Sverige har sett över sin bemanning och tillgång till terrängfordon, på vissa håll har också räddningstjänsten bistått den kommunala hemtjänsten. En länsstyrelse anger också att man tillsammans med länets kommuner har informerat och uppmanat fastighetsägare att skotta sina tak. Fyra av mellersta Sveriges sju länsstyrelser har själva vidtagit åtgärder för att hantera vinterns händelser. En länsstyrelse har nyttjat sin krisledningsorganisation och två länsstyrelser har vidtagit särskilda informationsåtgärder. Länsstyrelserna i mellersta Sverige har varit representerade vid fem av åtta samverkanskonferenser som MSB har anordnat. Tre av sju länsstyrelser har dock enligt egen uppgift inte deltagit i samverkansaktiviteter alls med anledning av perioder med stora snömängder och kyla under vintern 2009/2010. Den samverkan som har ägt rum har i huvudsak skett genom redan etablerade nätverk samt genom informella kontakter.

5.4.3 Transporter på väg

Problem med framkomligheten på vägnätet

Precis som i södra Sverige drabbades också mellersta Sverige den gångna vintern periodvis av stora problem i framkomligheten på vägnätet, dock inte i samma omfattning som i södra Sverige där fler platser drabbades generellt oftare och samtidigt av exempelvis vinterns allvarligaste väderläge (17–22 februari). En genomgång av MSB:s beredskapsorganisations noteringar visar att det framförallt är störningar i trafiken vid de stora kuststäderna som sticker ut vad gäller antalet störningar. Förutom detta förekom också i mellersta Sverige varningar för att ge sig ut på vägarna och påverkan på räddningstjänst och ambulansverksamhet. I mellersta Sverige är det dock bara två av sju landsting som överhuvudtaget anger att man har haft störningar i den egna verksamheten och båda nämner att ambulanssjukvården hade problem under perioden 17–26 februari då man tog sig fram med begränsad hastighet. Även hemsjukvård har vid enstaka tillfällen behövt hjälp för att komma fram till patienter. Landstingen bedömer att störningarna har varit mycket begränsade till begränsade.

Åtgärder kopplat till framkomligheten på vägarna

Vid några tillfällen har hjälp från Vägverket i form av extra plogning nyttjats. Även många kommuner i mellersta Sverige har meddelat att extra snöröjning har varit nödvändigt under vintern.

I Stockholm har många vänt sig till stadens trafikkontor med synpunkter på vinterväghållningen och två skrivelser i kommunfullmäktige respektive trafik- och renhållningsnämnden har tagit upp frågeställningar om detta. *I ett tjänsteutlåtande⁴⁸ menar trafikkontoret att den samlade bedömningen är att grundläggande samhällsservice i huvudsak kunnat upprätthållas.* Snöröjning av innerstadens gator, plogning, halkbekämpning och bortforsling av snö har pågått i stort sett utan avbrott sedan den 14 december och fram till våren.

Vinterväghållningen har dock haft brister som bidragit till att en del av Stockholms stads aktörer har fått svårare att utföra sin verksamhet. Detta beror på att snön inte har röjts i så pass snabb takt som hade behövts, vilket i sin tur har orsakat att snö legat kvar på vägar och utgjort hinder i form av sämre framkomlighet för bl.a. utryckningsfordon och bussar. Det har inte i alla lägen varit snön i sig som varit hindret, lika ofta har det, enligt trafikkontoret, berott på att bilar parkerat ute i gatan då snövallar tagit upp parkeringsfickorna. I viss utsträckning har även bussarna fått skador då de kört in i eller emot snövallar. Ett problem har också varit att fastighetsägare har skottat sina tak vilket resulterar i att nyplogade trottoarer återigen blir snötäckta. Det är nödvändigt att öka efterlevnaden av ordningsstadgan som ålägger fastighetsägaren att ta hand om snön från taken, menar trafikkontoret. Stockholm stads trafikkontor lyfter också fram behovet av att lösa frågan om var bortplogad snö ska deponeras då det inte längre planeras för att lämna ytor som kan lagra plogade snövallar när exploatering av tillgängliga markområden sker. Naturvårdsverket handlägger dispensärenden för dumpning av snö i vattenområden, vilket är ett alternativ till deponering av snö på mark. Den snörika vintern har medfört en markant ökning av ärenden och krav på mycket korta handläggningstider vilket har haft stora konsekvenser för Naturvårdsverkets verksamhet vintern 2009/2010. Naturvårdsverket påpekar dock att denna handläggning av dessa dispensärenden sannolikt kommer att flyttas över till andra myndigheter under 2011.

5.4.4 Spårbunden kollektivtrafik

Vad gäller Stockholms kollektivtrafik menar SL att man, med undantag för de spåranläggningar som Banverket förvaltar, initialt klarade vintern bra. Det snöfall som kom mellan den 19 och 22 februari fick dock stora konsekvenser för Stockholms kollektivtrafik med inställda pendel- och tunnelbanetåg som följd. Den 24 februari var all trafik i tunnelbanan åter igång. Roslagsbanan körde enligt normal tidtabell först den 2 mars. Den 26 februari var busstrafiken åter igång i normal omfattning. Pendeltågtrafiken var igång den 27 februari, dock med några tillfälliga störningar och en större störning den 1 mars.

SL hade inför vintern 2009/2010 gjort samma förberedelser som inför de senaste vintrarna och under perioden sattes snöröjningsinsatser in med all

⁴⁸ Tjänsteutlåtande, 2010-05-03, Stockholms stad, DNR T2010-440-01486

tillgänglig kapacitet. SL konstaterar dock att detta inte var tillräckligt. En anledning till detta är att SL förfogar över alltför få moderna effektiva snöröjningsfordon samt har bristande rutiner för färdigställande av gamla tunga snöplogståg. Dessutom saknar SL tillräcklig busskapacitet för att på ett tillfredsställande sätt kompensera störningarna i den spårbundna trafiken. Trots stora insatser var även störningsinformationen tidvis bristfällig i såväl omfattning som aktualitet enligt SL⁴⁹.

5.4.5 Vattenförsörjning

Karlstad drabbades under mars av en stor läcka på en huvudvattenledning. Detta hade snabbt kunnat bli mycket allvarligt då risken för underminering och avbrott på den fungerande ledningen kunnat påverka ett mycket stort antal människor, förutom andra samhällsviktiga verksamheter som akutsjukhus, sjukvård, åldrvård, livsmedelshantering, storkök m.m. Av den anledningen måste störningen ses som mycket allvarlig. Under en dryg månad stod 1/3 av Sveriges nationella förråd av nödvattenutrustning på plats och användes samtidigt av Öckerö och Karlstad och VAKA gav råd avseende krishantering.

5.5 Konsekvenser norra Sverige

Texten nedan beskriver hur norra Sverige (Norrbotten, Västerbotten, Jämtland, Västernorrland, och Gävleborgs län) påverkades under vintern 2010 och vilka åtgärder man vidtog.

5.5.1 Övergripande bedömning av konsekvensernas omfattning

I norra delen av landet är uppfattningen bland de regionala aktörerna (länsstyrelserna och landstingen) att den gångna vintern har varit tämligen normal om än ovanligt kall. Av landstingen och länsstyrelserna är det bara ett landsting som har upplevt några störningar inom den egna organisationen. Störningen yttrade sig genom mycket begränsade frysskador på några av landstingets fastigheter och bedöms som mycket begränsade. Av länsstyrelserna anger ändå tre av fem att aktörer inom länet har drabbats av störningar. Två länsstyrelser anger att störningarna handlar om försenade och inställda tåg och en länsstyrelse rapporterar att takras har drabbat länet. I Västerbottens och Jämtlands län drabbades dock tre kommuner av mycket höga flöden i samband med snösmältning. I Västerbotten hotades dricksvattenförsörjningen i två kommuner och i en kommun i Jämtland

⁴⁹ Störningar i järnvägstrafiken vintern 2009/2010, AB Storstockholms Lokaltrafik, 2010-04-14, SL-2010-13369

översvämmades infiltrations- och brunnsområdet för dricksvattenförsörjningen.⁵⁰

5.5.2 Vidtagna åtgärder och samverkan

De åtgärder som har vidtagits är främst av förberedande karaktär, exempelvis har kommuner och landsting inventerat inför väntade snöfall tillgången till terrängfordon. Några sådana har dock inte behövts användas. Flera aktörer anger att det har krävts något mer snöröjning än tidigare år. Framförallt är det tak som har skottats flitigare än normalt det gångna året.

Vad gäller problemen med höga flöden och dricksvattenförsörjning kontaktades VAKA (Nationell Vattenkatastrofgrupp) som bidrog med råd till de drabbade kommunerna.

Endast två av fem länsstyrelser har ansett det nödvändigt att vidta särskilda åtgärder med anledning av stora snömängder och kyla. En länsstyrelse har vidtagit särskilda informationsinsatser medan en annan har samverkat i högre utsträckning än normalt. Fyra av fem länsstyrelser har också samverkat i någon form under den gångna vintern.

Sammanfattningsvis anser de aktörer hemmahörande i norra delen av Sverige att det inte uppstått några större problem under den gångna vintern, varken med stora snömängder eller med kyla. Stora snömängder och längre perioder med kyla är något som man också generellt sett är väl förberedda för då det ingår som en naturlig förutsättning i norra delen av Sverige. Majoriteten av aktörerna har vidtagit sedvanliga vinterförberedelser och det anser man generellt har räckt mer än väl den gångna vintern. En aktör sammanfattar läget den gångna vintern på följande sätt: ”Problemen fanns i mellersta och södra Sverige. Detta fick till följd att hela Sverige drogs med trots att det inte var några större problem här.”

5.6 Begärt och lämnat stöd från Försvarmakten

Försvarmakten har tillfrågats om vilket stöd som har begärts från myndigheten samt vilket stöd Försvarmakten har lämnat med anledning av perioder med stora snömängder och kyla under vintern 2009/2010.

Försvarmaktens armétaktiska stab har låtit kontrollera trafiklistorna hos vakthavande befäl i Försvarmakten, resultatet av detta framgår av bilaga 1.

⁵⁰ Mängden snö var dock under vintern under det normala i området, flödena uppkom till följd av en relativt sen vårfloed med plötslig värme kombinerat med regn enligt Länsstyrelsen

MSB har också tillfrågat landets länsstyrelser, landsting samt en rad andra aktörer, om de har begärt stöd från andra organisationer exempelvis Försvarsmakten. Svaren från länsstyrelserna visar att stöd har begärts från Försvarsmakten i fyra län under den gångna vintern, tre av dessa län är i södra Sverige medan ett är i norra Sverige. I alla dessa fall har länsstyrelsen varit samordnande och samlat ihop olika aktörers behov och hjälpt dem med att vidareförmedla dessa behov till Försvarsmakten. Försvarsmakten har haft möjlighet att bistå vid flera tillfällena, vilket framgår av bilaga 1. Vid andra tillfällena (exempelvis vid begäran om hjälp i form av utsjösvävare samt vid ett antal tillfällena i form av begäran om hjälp med snöskottningspersonal) har Försvarsmakten inte haft möjlighet att bistå.

De länsstyrelser som anger att stöd från Försvarsmakten har begärts preciserar vid vilka tillfällena och i vilken form detta stöd har begärts. Dessa uppgifter skiljer sig något åt mot det stöd den armétaktiska staben uppger att de har lämnat samt avslagit. Detta kan bero på att den samverkan som har förekommit med Försvarsmakten i vissa fall har skett genom lokala kontaktpersoner samt att en formell begäran om stöd aldrig inkommit till den armétaktiska staben.

Tre länsstyrelser har lämnat synpunkter på hur kontakten med Försvarsmakten har fungerat. Två länsstyrelser anser att det kan vara svårt att få kontakt med Försvarsmakten och att det tog lång tid innan besked gavs om länet kunde få stöd eller ej. En länsstyrelse anser också att det är problematiskt när många vill nyttja försvarets resurser vilket leder till konkurrens mellan län och/eller myndigheter. Nyttjandet av försvarets resurser borde därför samordnas på ett bättre sätt.

5.7 Nyhetsmediernas bild av konsekvenserna för allmänheten

MSB har låtit genomföra en mediestudie om snöovädret i medierna den gångna vintern. Skälet till att göra en mediestudie är att medborgarnas bild av verkligheten i vårt samhälle i stor utsträckning utgår från mediernas rapportering.⁵¹ I det komplexa samhället har den enskilde svårt att utifrån egna erfarenheter skaffa information för att delta i det offentliga livet. Medierna tillhandahåller här information som är viktig och relevant för medborgarna, men mediernas innehåll är endast ett urval av allt som inträffar och dessutom journalistiskt bearbetat. Dessutom är medierna inte enbart en rak

⁵¹ Andersson Odén, T., Ghersetti, M., Wallin, U. *Tsunamins genomslag. En studie av svenska mediers bevakning*. Krisberedskapsmyndigheten, KBM:s temaserie 2005:13.

informationskanal till medborgarna, utan även den offentlighet där dramatiska händelser kan diskuteras och analyseras.⁵²

I mediestudien var 90 procent av materialet av nyhetskaraktär. Resterande 10 procent utgjordes av opinionsmaterial i form av ledare och krönikor såväl som debattinlägg och insändare från allmänheten. Studien omfattar rapporteringens omfattning av snöovädret och dess konsekvenser, hur snöovädret presenterats på förstasidorna och programlöpen, i nyheterna samt i opinionsmaterialet.

Av de aktörer som kom till tals var myndigheter de vanligast förekommande följt av personer ur allmänheten. Då allmänheten kom till tals framträdde två tredjedelar utan att ha en särskild roll – det handlade om hur människor beskrev att de blivit drabbade av snön och kylan. Närmare en tredjedel framträdde främst i egenskap av tågresenär. Dessa artiklar och inslag handlade om personer som berättade om sin väntan på tågstationer, färjelägen och busshållplatser. Då allmänheten uttalade sig om sakfrågor utgjordes hälften av alla uttalanden av om trafikproblem och väder. I dagstidningarna kom människor ofta till tals i artiklar om personskador och snöröjning.

Om man ser till allmänhetens argumentation, tonläge och kommentarer uttalade var fjärde person kritik mot någon annan aktör, vilket blir särskilt tydligt då personerna var resenärer. Var sjätte person som kom till tals hade i huvudsak ett uppgivet eller irriterat tonläge, var tionde ett positivt. Av antalet personer som kommenterade väderleken i sig var lika många positiva som negativa och missnöjet handlade främst om snöröjning och takras.

I de insändare från allmänheten som har undersökts förekom ämnet snöröjning i störst utsträckning.

Knappt varannan artikel och inslag lyfte fram personer, verksamheter och institutioner som drabbats på något sätt. Av dessa hade knappt 60 procent fokus på enskilda personer, som hade skadats i trafik- och halkolyckor samt i några fall tak som gick sönder eller snö som rasade ner, liksom människor som kom för sent till olika resmål.

I studien framgår att enskilda personer stod i centrum för rapporteringen i de flesta artiklar och inslag, som mest handlade om personer som drabbats på olika sätt. Marina Ghersetti och Tomas A. Odén som författat mediestudien kommenterar detta: "Att enskilda människor sätts i centrum för en artikel eller ett inslag är ett välkänt berättartekniskt grepp och något som kännetecknar all nyhetsjournalistik [...] I det avseendet var alltså inte nyhetsrapporteringen av snöovädret något undantag."

⁵² Grandien, C., Nord, L., Strömbäck, J. *Efter flodvågskatastrofen. Svenska folkets åsikter om och förtroende för myndigheter, medier och politiker*. Krisberedskapsmyndigheten, KBM:s temaserie 2005:4.

6. Sammanfattande diskussion och analys

I detta sammanfattande och avslutande kapitel knyts föregående kapitelns olika redovisningar ihop med de frågor som regeringsuppdraget innehåller. I det följande diskuteras och besvaras de frågeställningar som ges i uppdraget.

- Vilka störningar drabbades samhället av? (vilka var konsekvenserna för samhällsviktig verksamhet respektive allmänheten?)
- Vilka åtgärder vidtogs av berörda aktörer?
- Vilken samverkan förekom för att lösa uppkomna situationer och hur fungerade den?
- Vilket stöd begärdes och lämnades av Försvarmakten (FM)?
- Vad har vi lärt oss och vilka framtida åtgärder bör samhället vidta?

6.1 Vilka störningar drabbades samhället av?

Väderförhållandena under 2009/2010 innebar mer snö och lägre temperaturer och dessutom under längre tid än vad som anses vanligt i mellersta och södra Sverige.

De störningar som har förekommit i samhället med anledning av perioder med stora snömängder och kyla har varit både mycket lokala (exempelvis takras och problem med vattenförsörjning) till regionala och nationella (exempelvis störningarna i järnvägssystemet). Vinterns perioder med stora snömängder och kyla har generellt sett skapat störst problem i första hand i södra Sverige och i andra hand i mellersta Sverige. Södra och mellersta Sverige är också de områden som kan anses ha drabbats av besvärligast väderlek under den gångna vintern.

I södra Sverige upplevdes problemen som störst inom området transporter (järnväg, väg, och sjö), tak som rasade efter stora snölaster, störningar i vattenförsörjningen samt elförsörjningen.

I mellersta Sverige förekom störningar framförallt inom området transporter (järnväg, väg, spårbunden kollektivtrafik) och, i något mer begränsad omfattning än i södra Sverige, takras och störningar i vattenförsörjning.

I norra Sverige upplevdes vintern närmast som en normalvinter men vissa störningar förekom inom området transporter (främst järnväg) och vattenförsörjning. Utöver detta förekom takras även i norra Sverige.

6.1.1 Konsekvenser för samhällsviktig verksamhet

MSB bedömer att konsekvenserna av den gångna vinterns störningar generellt har varit mycket begränsade för samhällsviktig verksamhet. Den huvudsakliga anledningen till detta är att ansvariga myndigheter (centrala myndigheter, landsting och länsstyrelser) uppger att konsekvenserna av vinterns störningar,

med undantag för tågproblemen och takrasen, har upplevts som "begränsade" eller "mycket begränsade". MSB bedömer dock att samhällets förmåga att hantera en stor kris inom dricksvattenområdet behöver utredas närmare.

Det har inte framkommit att samhällsviktiga verksamheter såsom räddningstjänst och sjukvård har haft väsentligt nedsatt förmåga att utföra sina uppdrag. Det kan konstateras att det är statistiskt säkerställt att mediankörtiden för räddningstjänst till trafikolycka i Västra Götaland under perioden 19–28 februari 2010 var längre än föregående år. Uppgifter från SOS Alarm visar också att insattiden (median i minuter) för ambulanser under samma period i Göteborg var 4 minuter längre än föregående år.

Det var besvärligt att ta sig fram på vägarna under denna period. Vägar har också under perioder inte varit farbara och bandvagnar har använts för att utföra ambulans- och hemsjukvårdsuppdrag. Ansvariga aktörer för räddningstjänst samt för sjukvård bedömer ändå att man med hjälp av förberedande aktiviteter, samverkan och användande av förstärkningsresurser har hanterat den gångna vintern på ett tillfredsställande sätt. MSB delar den uppfattningen.

Järnvägstrafiken har upplevt mycket stora störningar den gångna vintern vilket har drabbat järnvägsföretag, resenärer och enskilda transportköpare. Det har dock inte framkommit att det på grund av problem i transportsystemet har uppkommit någon brist av varor eller tjänster med påverkan på samhällsviktig verksamhet. Övriga transportslag (väg, flyg och sjöfart) har också drabbats av störningar under vintern men detta har inte orsakat lika stora problem. Vägar som har varit ofarbara har plogats relativt snabbt och flygtrafiken har haft förseningar men ändå fungerat i stort sett normalt. MSB bedömer därför att konsekvenserna av de störningar som förekommit i transportsystemet har varit begränsade för samhällsviktig verksamhet.

Störningar i elförsörjningen i form av strömavbrott har förekommit under vintern men MSB bedömer, i likhet med Svenska Kraftnät, dock att det inte har förekommit anmärkningsvärt många eller allvarliga strömavbrott med anledning av dåligt väder. Den gångna vinterns elförsörjning kom dock att bli betydligt mer ansträngd än vad Svenska Kraftnät hade väntat sig. Detta berodde främst på att de svenska kärnkraftverken producerade endast cirka hälften mot normalt samtidigt som det var kallt i stora delar av Sverige under en lång period. Kraftbalansen var särskilt ansträngd under perioder i december 2009 samt i januari och februari 2010.

Störningar i dricksvattenförsörjningen i form av läckande huvudvattenledningar med koppling till kyla och tjäle inträffade återkommande på flera håll i landet och bedöms av Livsmedelsverket som bekymmersamt. Dels på grund av att vinterns samtida händelser visar att den nationella utrustningen för nödvattenförsörjning inte är tillräcklig för samtidigt stora kriser eller storstadskriser samtidigt som problem uppstår i

norra Sverige, och dels för att vinterns händelser pekar på vikten av tillräcklig tillgång till personal och tillräcklig uthållighet.

Inom dricksvattensektorn sker idag både generationsväxlingar men också många omorganisationer och organisationsförändringar med nya samarbeten över kommungränserna. Det senare innebär fördelar i form av mer kompetens inom organisationerna, men också nackdelar som slimmade personalstyrkor och geografiskt större områden att betjäna.⁵³

6.1.2 Konsekvenser för allmänheten

En kris för enskilda

Vinterns störningar har vid flera tillfällen och på flera platser gett upphov till stora konsekvenser för enskilda personer och organisationer. För många enskilda var den gångna vintern en kris. Särskilt i de fall där människor dag efter dag drabbades av förseningar i rusnings- och pendlingstrafiken, där människor fick sitta under en mycket lång tid och vänta i försenade tåg eller där människor fick vänta i flera veckor på att få tillbaka vattnet i vattenledningarna. På det personliga planet kan denna typ av händelse på samhällsnivå drabba en människa mycket hårt beroende på individuella förutsättningar.

Kris för vem och vad för slags kris?

Det finns som visats tidigare i rapporten en krisdefinition i regeringens propositioner. Utöver det definieras för kommuner och landsting en kris genom begreppet extraordinära händelser⁵⁴, men sådana definitioner blir rätt ointressanta för den enskilde. Gunilla Jarlbro skriver i sin forskningsöversikt om medier, risker och kriser att myndigheterna presenterar risker i ett makroperspektiv medan medierna vill ha ett mikroperspektiv och personifiera risker.⁵⁵ Det går att dra en parallell från synen på risker till kriser och krisbegreppet. Det som inte är kris för den övergripande samhällsnivån – ur makroperspektivet – kan mycket väl vara en kris på den lokala nivån eller för den enskilda människan. För den enskilda människan är oftast det lilla perspektivet – mikroperspektivet – det som blir intressant när en svår samhällshändelse inträffar.

Forskare menar att en kris i hög utsträckning är en social process där alla aktörer har en egen uppfattning om det är en kris och vad den har för

⁵³ *Risk- och sårbarhetsanalys*, Livsmedelsverket, 2009-11-13, Dnr 4249/08 Saknr 0022

⁵⁴ En extraordinär händelse är "en sådan händelse som avviker från det normala, innebär en allvarlig störning eller överhängande risk för en allvarlig störning i viktiga samhällsfunktioner och kräver skyndsamma insatser av en kommun eller ett landsting" enligt lag (2006:544) om kommuners och landstings åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap.

⁵⁵ Jarlbro, Gunilla. *Krisjournalistik eller journalistik i kris? En forskningsöversikt om medier, risker och kriser*. KBM:s temaserie 2004:1. s. 11

karaktär.⁵⁶ En kris kan betraktas ur många olika synvinklar. En kris kan delas upp i tre dimensioner: krisen i sig, myndigheters och organisationers hantering av krisen och bilden av krisen.⁵⁷ Bilden av krisen skapas i hög utsträckning av medierna och myndigheterna måste både kunna hantera krisen och bilden av krisen. Bilden av krisen, såsom den förmedlas i medierna, är en väsentlig del av ett krisförlopp och måste hanteras parallellt med det övriga krisarbetet.

Allmänheten i medierna

I den mediestudie som har genomförts inom ramen för uppdraget framgår det att snöovädret drabbade människor på olika sätt. I nyhetsinslagen och artiklarna framgick att människor skadades i trafik- och halkolyckor och några av tak som gick sönder eller snö som rasade ner. Även människor som kom för sent till olika resmål skildrades i artiklarna.

Studiens författare drar slutsatsen att den gångna vinterns kyla och snömängder uppfyllde kriterierna för ett stort nyhetsvärde. Mest uppmärksamhet fick skador och olycksfall, snöröjning, takras, halka och isbildning samt försenad och inställd kollektivtrafik på nationell och lokal nivå.

Sammantaget konstaterar mediestudiens författare att allmänheten i mediernas framställningar mest talade om trafikproblemen och om vädret och var mest kritiska till dem som hade ansvar för dessa områden främst trafikaktörerna. Studien visar vidare att allmänheten konstaterade att man inte kunde göra något åt vädret, men att samhället borde ha varit bättre förberett på att det kan komma perioder med kyla och stora snömängder. Kritiken kan enligt författarna till studien inte sägas vara massiv.

Allmänheten i statistiken

Enligt tillgänglig statistik kan det inte, utöver en ökad förekomst av fotgängarolyckor i trafikmiljö, påvisas att det vintern 2009/2010 har inträffat fler skador och olyckor som har drabbat den enskilde och kan härledas till väderleken. Däremot är det inte ett orimligt antagande att det kommer att märkas en ökning i olycksstatistiken när all data är insamlad, mot bakgrund att antalet fotgängarolyckor i trafikmiljö troligtvis⁵⁸ har ökat i landet.

⁵⁶ Flodin, Bertil. *Planlagd kriskommunikation*. Styrelsen för psykologiskt försvar 1999. s. 26

⁵⁷ Flodin, Bertil. *Planlagd kriskommunikation*. Styrelsen för psykologiskt försvar 1999. s. 26

⁵⁸ MSB:s statistik grundar sig på Skåne, Öberg, Gudrun & Wiklund, Mats. *Skadade fotgängare. Fokus på drift och underhåll*. Opublicerad VTI-rapport, publiceras 2011, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping. Presenterar data från fler platser som pekar i samma riktning.

6.2 Vilka åtgärder vidtogs av berörda aktörer?

För att hantera de störningar som vinterns period av kyla och stora snömängder gav upphov till, har en mängd olika slags åtgärder vidtagits av aktörer på olika nivåer. I detta avsnitt behandlas främst åtgärder vidtagna av offentliga aktörer: kommuner, landsting, länsstyrelser och centrala myndigheter.

Den enkät som genomförts inom ramen för regeringsuppdraget visar att en klar majoritet av de svarande anser att såväl deras egna åtgärder, som de åtgärder som vidtogs av andra aktörer inom sektorn/länet, var tillräckliga. Förebyggande åtgärder, till exempel utveckling av analys- och beslutsunderlag, bedöms ha haft betydelse för förmågan att hantera störningarna (och därmed begränsa konsekvenserna). Vidare framkommer det i enkäten att en stor del av de åtgärder som vidtagits utgörs av informationsinsatser. I viss utsträckning har också krisledningsorganisationer aktiverats och förstärkningsresurser/extra-personal anskaffats. Eftersom vinterns störningar var som störst i södra och mellersta Sverige är det också där flest åtgärder har krävts för att hantera störningar den gångna vintern.

Stora snömängder har orsakat många problem. Aktörer på lokal och regional nivå har framförallt behövt hantera takrasproblematiken. Exempelvis har kommuner och länsstyrelser gått ut med information och varningar om takras, kommunala byggnader såsom skolor och fritidshallar har ibland fått stängas, och i en kommun sammankallades kommunens POSOM-grupp i samband med ett takras.

Bristande framkomlighet på vägar var också ett problem orsakat av stora snömängder. För att hantera detta har ibland vissa vägar stängts av, och på en vägsträcka genomförde polisen vid ett tillfälle kolonnkörning. Vidare har det utfärdats varningar till trafikanter för att ge sig ut på vägarna och i vissa fall har skolor fått stänga. Kopplat till problematiken med bristande framkomlighet har många kommuner också sett över tillgången till terrängfordon. I vissa fall har stöd begärts och lämnats från Försvarmakten i form av bandvagnar och terrängbilar. På vissa håll har också räddningstjänsten fått bistå den kommunala hemtjänsten.

Störningarna i dricksvattenförsörjningen hanterades bland annat genom förstärkningsresurser. Ett antal kommuner avropade stöd genom Livsmedelsverkets VAKA. En kommun gick ut med rekommendationen att koka dricksvattnet för att förhindra sjukdom.

Ett antal centrala myndigheter med ansvar för verksamheter som drabbades av störningar, vidtog också åtgärder för att hantera uppkomna situationer. Framförallt var det Banverket som berördes av vinterns störningar.

De stora mängderna snö föranledde Boverket att meddela nya regler för snömängder på tak. I början av februari tog MSB en första kontakt med

Boverket för att diskutera gemensamma frågor. Under helgen 20–21 februari togs kontakten upp på nytt. Den 22 februari beslutade Boverket tillsammans med MSB, SOS Alarm och länsstyrelserna att ta fram ett gemensamt budskap om takrasen samt att ta fram gemensamma "Frågor & Svar" för att lägga på myndigheternas webbplatser. Samtidigt inrättade Boverket även en tillfälligt utökad telefonservice med anledning av händelserna, ett informationsbrev skickades också ut till samtliga kommuner, länsstyrelser, landsting samt till Sveriges Kommuner och Landsting (SKL).⁵⁹

Den stränga kylan bidrog till en hög elförbrukning. För att motverka en situation av elbrist tvingades Svenska Kraftnät att aktivera effektreserven. Kraftbalansen klarades genom import, lägre förbrukning framförallt inom industrin samt genom att de mycket höga priserna i marknaden minskade förbrukningen.⁶⁰

MSB har utifrån sin stödjande och samordnande roll i kriser arrangerat samverkanskonferenser med berörda centrala myndigheter och länsstyrelser.

6.3 Vilken samverkan förekom?

Den enkät som MSB genomfört inom ramen för regeringsuppdraget visar att de flesta länsstyrelserna och de flesta landstingen i landet, liksom en lång rad andra aktörer har deltagit i olika samverkansaktiviteter under vintern 2009/2010. Samverkan har i huvudsak genomförts i existerande samverkansstrukturer och har handlat ungefär lika mycket om formella samverkansmöten på lokal, regional eller nationell nivå som om informella kontakter. Den övergripande bedömningen är att samverkan har fungerat bra. En klar majoritet av de svarande anser att den samverkan som skett för att hantera vinterns störningar har fungerat bra eller mycket bra. Flera länsstyrelser lyfter fram vikten av en tidig och bred samverkan samt en tidig och bred information till berörda aktörer. Genom en framgångsrik samverkan har många av de situationer som uppstått kunnat hanteras.

I de län som hade störst problem med framkomlighet på vägarna har det rätt osäkerhet om vilka ansvarsförhållanden som råder vid snöoväder, främst på kommunal nivå. Detta löstes med samverkan mellan berörda parter kring hur och om man kunde prioritera plogning till vissa områden.

Även om samverkan därmed i stort tycks ha fungerat bra, har det också framkommit uppgifter om samverkanssvårigheter på vissa specifika områden. Kontakterna mellan aktörer på lokal/regional nivå och aktörer på central nivå

⁵⁹ Erfarenheter från takras i Sverige vintern 2009/2010 – En delredovisning av Boverkets regeringsuppdrag M2010/2276/H, Boverket

⁶⁰ Kraftbalansen på den svenska elmarknaden vintrarna 2009/2010 och 2010/2011, Svenska Kraftnät, 2010-08-13, Dnr 2010/441

har ibland fungerat mindre bra. Många länsstyrelser uppger att det har varit svårt att få tag på Banverket och i några enstaka fall har det även varit svårt att få tag på Försvarsmakten. En länsstyrelse framhåller också att informationen till allmänheten kopplat till takras, försvärades av att Boverket inte hade samma bild av problemet som länsstyrelsen.

Vad gäller störningarna inom järnvägssystemet pekar Trafikverkets egen rapport⁶¹ på brister i gränssnittet med operatörerna vilket aktualiserar frågan om svårigheterna med privat-offentlig samverkan. Inom krisberedskapen innebär privat-offentlig samverkan vanligen ett frivilligt, överenskommet samarbete mellan privata och offentliga aktörer i syfte att stärka samhällets krisberedskap.⁶² Regeringen menar att eftersom en stor del av de samhällsviktiga verksamheterna ägs och drivs av privata aktörer på en marknad präglad av avreglering, är en väl fungerande privat-offentlig samverkan nödvändig för arbetet med att skydda dessa verksamheters funktionalitet. Privat-offentlig samverkan "bör vara en i krishanteringssystemet integrerad process på såväl central som regional och lokal nivå". Den bör, enligt regeringen, "vara baserad på frivilliga avtal mellan likvärdiga parter och bedrivs med kvalitetssäkrade metoder, bland annat för säkert informationsutbyte ..."⁶³

6.4 Vilket stöd begärdes och lämnades av Försvarsmakten?

Försvarsmakten har vid ett flertal tillfällen lämnat stöd till andra myndigheter under den gångna vintern. I bilaga 1 finns en sammanställning över begärt och lämnat stöd av Försvarsmakten. I fyra län har stöd från Försvarsmakten begärts under den gångna vintern. Då det var svårt att ta sig fram på vissa vägar på grund av stora snömängder har Räddningstjänst och polismyndigheter begärt och fått stöd i form av bandvagnar och terrängbilar. Försvarsmakten har också hjälpt Banverket med snöröjning och i detta lämnat stöd i form av "armar och ben" och viss utrustning.

Försvarsmakten avslag också ett antal förfrågningar om stöd. Enligt Försvarsmaktens uppgifter har avslag getts vid fem tillfällen. Vid alla dessa tillfällen efterfrågades stöd med snöskottning.

⁶¹ Utredning Järnväg Vinter, Trafikverket 100615

⁶² Handbok i privat-offentlig samverkan inom området krisberedskap, Krisberedskapsmyndigheten, KBM:s utbildningsserie 2008:5

⁶³ Prop. 2005/06:133, s. 84.

6.5 Vad har vi lärt oss och vilka åtgärder bör samhället vidta?

Konsekvenserna av vinterns störningar med anledning av stora snömängder och kyla kan utifrån vad som framkommit i denna rapport inte betecknas som en samhällskris.

Många organisationer inom främst järnvägssektorn samt företag och organisationer beroende av järnvägssektorn drabbades hårt och för dem är vinterns händelser en kris.

Flera kommuner drabbades av störningar som för kommunens del kan betecknas som en kris. Det finns också exempel på kommuner som har använt sig lagstiftningens begrepp "extraordinär händelse" den gångna vintern.

För många enskilda människor var det under den gångna vintern en kris vid många tillfällen.

I samband med den enkätundersökning som har genomförts inom ramen för detta uppdrag samt vid den hearing som genomfördes den 7 september efterfrågades lärdomar eller förslag till åtgärder för att samhället ska förbättra sin förmåga att hantera perioder med stora snömängder och kyla från de aktörer som tillfrågades och deltog.

Eftersom huvuddelen av de offentliga aktörer, av vilka de flesta också har ett särskilt ansvar enligt krisberedskapsförordningen, anser att den gångna vintern har hanterats inom ramen för det normala och inte betecknar vinterns händelser (förutom takras och "tågkaos") som krisartade har mycket få förslag till åtgärder kopplat till vinterns händelser framkommit. Vad som bör nämnas särskilt är dock följande:

- Det kan konstateras att SMHI:s vädervarningar i flera fall har uppfattats som felaktiga, uteblivit eller inte har nått fram till aktörer som har haft ett behov av en förvarning. Detta aktualiserar frågan om hur systemet med vädervarningar kan utvecklas och förbättras, en fråga som redan diskuteras, exempelvis inom ramen för Plattformen för naturolyckor, inom samverkansområdena samt naturligtvis internt på SMHI. I linje med inriktningen för anslag 2:4 Krisberedskap arbetar SMHI med ett flertal tvärssektoriella förslag. I arbetet med att ta fram denna rapport har det också framkommit ett behov av att dokumentera historiska vädervarningar på ett bättre sätt för framtida utvärderingar och jämförelser.
- Vinterns störningar i vattenförsörjningen har visat att det finns ett behov av att närmare utreda samhällets förmåga att hantera en stor kris inom dricksvattenområdet.
- Samverkan och samordning har i stort fungerat bra. Synpunkter har framkommit gällande hanterandet av takrasen, vid störningar inom

järnvägssektorn samt vid samverkan med Försvarmakten. Rutiner och förberedande planering för samverkan i dessa situationer kan förbättras.

6.5.1 Grund för diskussioner mellan ansvariga myndigheter

I uppdraget ingår att dra lärdomar och lämna förslag på åtgärder som kan ligga till grund för diskussioner mellan ansvariga myndigheter om behov av förebyggande och förberedande åtgärder och bättre samordning mellan myndigheterna. Ovan framgår några specifika lärdomar och förslag på åtgärder med anledning av händelserna under den gångna vinterns stora snömängder.

Resonemangen nedan kan ligga som grund för diskussioner om hur en offentlig organisation lägger upp sitt krisberedskapsarbete för att förbereda sig inför och förebygga kriser samt samverka med andra. Det finns inga färdiga mallar för eller perfekta exempel för hur en organisation bäst förbereder sig för kriser. Däremot finns det en mängd verktyg och hjälpmedel som organisationen kan använda sig av för att bygga upp sin krisberedskap.

Det finns ett stort antal myndigheter som har ett särskilt ansvar att planera och vidta särskilda förberedelser enligt krisberedskapsförordningen, bl.a. att samverka med andra och att ta fram en risk- och sårbarhetsanalys.⁶⁴ Även organisationer som inte har särskilt ansvar för krisberedskapen måste ha en beredskap för kriser.

Förebyggande och förberedande åtgärder är viktiga komponenter i krisberedskapsarbetet och lägger en viktig grund till en organisations förmåga att hantera kriser. Alla kriser kan inte förebyggas och när de väl inträffar måste de hanteras på ett professionellt sätt. När krisen väl har inträffat är det av vikt att lära sig av det som har inträffat och återföra erfarenheterna till att förbättra de förberedande åtgärderna.

Krisberedskap som en process inom organisationen

Krisberedskapsarbetet måste göras till en process där alla inom organisationen deltar. Det handlar om alla nivåer och alla funktioner inom organisationen. Det är särskilt viktigt att de som leder en organisation är involverade i beredskapsplaneringen. Detta för att det ska bli en organisatorisk förankring av krisberedskapsarbetet och för att ge det en legitimitet.

Den kontinuerliga processen kring krisberedskap är grunden i arbetet med att ta fram en beredskapsplan, en beredskapsorganisation, en risk- och sårbarhetsanalys eller en övningsplanering som alla är verktyg för att kunna förbereda sig om en kris skulle inträffa. Genom att kontinuerligt arbeta med dessa verktyg får en organisation en god grund för att verkligen kunna förebygga och hantera kriser.

⁶⁴ Förordning (2006:942) om krisberedskap och höjd beredskap, 11 §.

Beredskapsplanering

Framtagandet av en beredskapsplan måste göras till en process där alla inom organisationen deltar, inte bara beredskapsfunktionen eller en konsult. En plan hjälper till i arbetet med att identifiera alla delar eller funktioner som behövs i en kris, där riktlinjer för arbetet och organisation för krisarbetet har tagits fram.

En beredskapsorganisation måste ha rätt kompetens för uppgiften och en uthållighet för långdragna kriser. Tekniska förutsättningar måste finnas på plats och fungera även då en kris inträffar. Det är ytterst viktigt att det finns planer för hur information till medier, drabbade och en intresserad allmänhet bör spridas, tas in och hanteras. I vissa fall kan det även finnas behov av en särskild analysfunktion som stöd till beslutsfattandet under en kris.

En organisation måste ha en generell förmåga att identifiera händelser (all hazards approach) som skulle kunna inträffa. Utgångspunkten måste vara att en organisation ska kunna hantera allt från vardagshändelser till en allvarlig kris och även sådana händelser som eskalerar och utvecklas till en allvarlig kris

En plan är ett viktigt verktyg för förberedelse, men inte hela lösningen på hur en kris ska hanteras. Boin m.fl. konstaterar att en krisplan i viss mån påverkar hur ett kriscenter organiseras, men planens existens och användning påverkar över huvud taget inte effektiviteten i krishanteringen.⁶⁵

Risk- och sårbarhetsanalyser

En risk- och sårbarhetsanalys syftar till att identifiera om det inom organisationens ansvarsområde finns hot, risker och sårbarheter som allvarligt kan försämra förmågan till att bedriva verksamheten. Även arbetet med att ta fram en risk- och sårbarhetsanalys måste göras till en kontinuerlig process inom organisationen där alla funktioner och nivåer deltar.

Det kan även finnas behov av att analysera beroenden till andra verksamheter som en organisation har för att kunna fungera i krisförhållanden. En kris får ofta följd effekter som kan vara svåra att förutse om man inte har analyserat hur olika verksamheter är beroende av varandra.⁶⁶

Samverkan

Samverkan är en av grunderna i en effektiv krishantering. Det gäller att i förväg ha rutiner för kontaktvägar och att ha identifierat vilka man ska samverka med. Befintliga nätverk och de andra organisationer som man arbetar med i

⁶⁵ Boin A., Hart P., Stern E. och Sundelius, B. *The Politics of Crisis Management. Public Leadership under Pressure*. Cambridge 2005.

⁶⁶ En sammanfattning av rapporten *Faller en – faller då alla? En slutredovisning från KBM:s arbete med samhällskritiska beroenden*. MSB 0001-09.

vardagen är mycket viktiga, men det måste också finnas en öppenhet för att arbeta med organisationer som man inte är van att arbeta med.⁶⁷

Under 2010 tar MSB fram en antologi om samverkan som ska vara färdig i mars 2011. Den skall belysa begreppet samverkan utifrån ett flertal perspektiv. Boken syftar till att vara ett underlag för diskussioner och reflektion hos aktörer vid utbildningar, seminarier och andra aktiviteter.⁶⁸ MSB arbetar med att ta fram en inriktning för MSB:s arbete med stöd och utveckling inom ledning och samverkan. Till inriktningen ska också en beredningsprocess kopplas.⁶⁹

Det är viktigt att involvera näringslivet i krisberedskapsarbetet. Det gäller i alla steg i processen att ta fram en krisplan, risk- och sårbarhetsanalyser, i utbildningar och i övningar. Det måste finnas en konsekvent och enhetlig krisplanering i samverkan med näringslivet.

En offentlig verksamhet måste tänka igenom vilka behoven är då det gäller samverkan med näringslivet. Andersson och Malm menar att det finns tre alternativ för samverkan med näringslivet i krisberedskapsarbetet: behov av direkt reglering, ekonomiska incitament och privat-offentligt partnerskap.⁷⁰ Det finns fördelar och nackdelar med de olika alternativen som måste övervägas för olika organisationer och situationer.

Övning och utbildning

Rätt personer och rätt funktioner ska övas och utbildas, inte bara beredskapsenheten inom en organisation. Utbildning inom krisberedskap lägger en grund för rätt kunskaper, olika metoder och att kunna ha ett fungerande tekniskt stöd.

Regeringen bedömer att övningar utgör en naturlig del i verksamheten för alla aktörer med ansvar inom samhällsskydd och beredskap. Detta gäller på lokal och regional såväl som på nationell nivå. Den tvärsektoriella övningsverksamheten är av särskild vikt.⁷¹ Övning är nödvändigt för att upprätthålla och öka förmågan att hantera kriser.⁷² Det gäller såväl för den egna verksamheten som för samverkan mellan olika funktioner och aktörer i samhället. Övningar är ett

⁶⁷ I utvärderingen av Samverkansövning 2008 konstateras att aktörerna i övningen inte prioriterade samverkan och samordning utanför befintliga nätverk.

Utvärdering av Samverkansövning 2008. Krisberedskapsmyndigheten.

⁶⁸ Information om framtagandet av boken om samverkan finns på www.msb.se.

⁶⁹ För ytterligare information se www.msb.se.

⁷⁰ Andersson, J., Malm, A. *Mind the gap! Hur bygger vi broar mellan stat och näringsliv i arbetet med krisberedskap?* Krisberedskapsmyndigheten, KBM:s temaserie 2005:8.

⁷¹ Skr. 2009/10:124, *Samhällets krisberedskap – stärkt samverkan för ökad säkerhet*, sid. 79

⁷² *Öva krishantering. Handbok i att planera, genomföra och återkoppla övningar.*

Krisberedskapsmyndigheten.

effektivt sätt att öka engagemanget och kunskapen samtidigt som förmågan att klara en kris ökar. En övning behöver dock inte vara omfattande och tidskrävande för att nå ett önskat mål.

Återkommande övningar kan exempelvis bidra till att:

- utveckla krishanteringsförmågan och krisledningen hos ansvariga aktörer
- förbättra förmågan att samverka med andra aktörer i krishanteringssystemet
- öka förmågan att fatta snabba beslut och delge lägesinformation
- underhålla medvetenheten om den komplexitet som är karaktäristisk för krissituationer
- pröva och utveckla beredskapsplaner under verklighetsliknande former
- visa på områden där ytterligare utbildning eller träning behövs
- belysa svagheter och styrkor i resurser och teknik
- öka det allmänna medvetandet om färdigheter, möjligheter, sårbarheter och behov
- utveckla deltagarnas skicklighet och tillit till sin egen kompetens
- ge dem som ingår i nätverk möjlighet att lära känna och förstå varandra bättre.

Krislärande – erfarenhetsåterföring

En viktig del i det förberedande arbetet är att lära sig av inträffade kriser och återföra erfarenheter av kriser som har inträffat. Det kan verka självklart, men det är inte helt enkelt.

Ett sätt att göra detta är att följa upp, analysera och utvärdera kriser och hur en organisation agerade och fungerade liksom att följa upp och utvärdera de övningar som organisationen deltar i. Rekommendationerna från uppföljningarna och utvärderingarna bör sedan ligga som grund för beredskapsplaner, framtagande av risk- och sårbarhetsanalyser, samverkan och utbildning och övning. Erfarenhetsåterföringen och krislärandet måste göras till en kontinuerlig process inom organisationen. Det gäller inte enbart egna erfarenheter av kriser utan även andras erfarenheter.

Avslutningsvis

MSB har förhoppningen att ovanstående ska tjäna som ett diskussionsunderlag för hur organisationer kan utveckla en effektiv krishantering och därigenom ha en förmåga att hantera allt ifrån en vardagshändelse som dåligt väder till en omfattande kris där snö och kyla slår ut samhällsviktig verksamhet.

Den övergripande lärdomen är att vinterns perioder av stora snömängder och kyla i allt väsentligt har hanterats väl av samhällets aktörer. Trots detta har människor drabbats av stora olägenheter och i många fall genomlidit vad som för den enskilde kan betecknas som en kris. Vinterns händelser sätter därför fingret på vikten av att hela samhället fortsätter att öka sin generella krishanteringsförmåga. Det framstår exempelvis i mångt och mycket som rena turen att vinterns takras inte resulterade i fler allvarliga olyckor.

Samhällsviktig verksamhet tycks trots omfattande störningar i järnvägssystemet inte ha upplevt allvarliga störningar. Hur långt bort allvarliga störningar för samhällsviktig verksamhet låg den gångna vintern har dock inte lyckats kartläggas i denna rapport. Hade exempelvis vulkanen Eyjafjallajökul vaknat till liv ett par månader tidigare kunde läget för samhällsviktig verksamhet ha varit annorlunda den gångna vintern.

7. Referenser

AB Storstockholms Lokaltrafik, *Störningar i järnvägstrafiken vintern 2009/2010*, 2010-04-14, SL-2010-13369.

Andersson, J., Malm, A. *Mind the gap! Hur bygger vi broar mellan stat och näringsliv i arbetet med krisberedskap?* Krisberedskapsmyndigheten, KBM:s temaserie 2005:8.

Andersson Odén, T., Ghersetti, M., Wallin, U. *Tsunamins genomslag. En studie av svenska mediers bevakning*. Krisberedskapsmyndigheten, KBM:s temaserie 2005:13.

Banverket, *Årlig redovisning av risk- och sårbarhetsanalys enligt "Förordning (2006:942) om krisberedskap och höjd beredskap"*, F09-8778/AL20, 2009-11-16.

Boin A., 't Hart, P., Stern E. och Sundelius, B. *The Politics of Crisis Management. Public Leadership under Pressure*. Cambridge 2005.

Boverket, *Erfarenheter från takras i Sverige vintern 2009/2010 – En delredovisning av Boverkets regeringsuppdrag M2010/2276/H, Dnr 10122-2034/2010*.

Direktiv 2010:26 *Störningar i järnvägstrafiken vintern 2009/2010*

Flodin, Bertil. *Planlagd kriskommunikation*. Styrelsen för psykologiskt försvar 1999.

Förordning (2006:942) om krisberedskap och höjd beredskap

Förordning (2008:1002) med instruktion för Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Grandien, C., Nord, L., Strömbäck, J. *Efter flodvågskatastrofen. Svenska folkets åsikter om och förtroende för myndigheter, medier och politiker*. Krisberedskapsmyndigheten, KBM:s temaserie 2005:4.

Jarlbro, Gunilla. *Krisjournalistik eller journalistik i kris? En forskningsöversikt om medier, risker och kriser*. KBM:s temaserie 2004:1.

Krisberedskapsmyndigheten, *Risk- och sårbarhetsanalyser år 2005 – En analys per samverkansområde av myndigheternas risk- och sårbarhetsanalyser med koppling till Krisberedskapsmyndighetens årliga uppföljning*, 2006-08-31, Dnr 0222/2006.

Krisberedskapsmyndigheten, *Handbok i privat-offentlig samverkan inom området krisberedskap*, KBM:s utbildningsserie 2008:5.

Krisberedskapsmyndigheten, *Utvärdering av Samverkansövning 2008*.

Datum
2010-10-12

Diariernr
2010-4284

Krisberedskapsmyndigheten, *Öva krishantering. Handbok i att planera, genomföra och återkoppla övningar.*

Lag (2006:544) om kommuners och landstings åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap

Livsmedelsverket, *Risk- och sårbarhetsanalys*, 2009-11-13, Dnr 4249/08 Saknr 0022.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, *Delredovisning av regeringsuppdrag att analysera och utvärdera hur krisberedskapen fungerat under perioder med stora snömängder vintern 2010*, Dnr 2010-4284.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, *Studie om olycksstatistik för konsumentprodukter*, Dnr 2009-3887.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, *En sammanfattning av rapporten Faller en – faller då alla? En slutredovisning från KBM:s arbete med samhällskritiska beroenden*, MSB 0001-09.

N 2010:04 Utredningen om störningar i järnvägstrafiken vintern 2009/2010

Proposition 2005/06:133 *Samverkan vid kris för ett säkrare samhälle*

Regeringsbeslut Fö2010/557/SSK *Uppdrag till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap att analysera och utvärdera hur krisberedskapen fungerat under perioder med stora snömängder vintern 2010*

Regeringsbeslut M2010/2276/H *Uppdrag till Boverket om frågor om takras*

Regeringsbeslut IJ2008/2341/KO *Uppdrag till Statens Räddningsverk att genomföra en studie om olycksstatistik*

Skrivelse 2009/10:124 *Samhällets krisberedskap – stärkt samverkan för ökad säkerhet*

SMHI, *November 2009 – Många nyanser av grått*, Månadens väder

SMHI, *December 2009 – En vit jul*, Månadens väder

SMHI, *Januari 2010 – Vinter med besked*, Månadens väder

Stockholms stad, *Tjänsteutlåtande*, 2010-05-03, DNR T2010-440-01486

Svenska Kraftnät, *Kraftbalansen på den svenska elmarknaden vintrarna 2009/2010 och 2010/2011*, 2010-08-13, Dnr 2010/441

Trafikverket, *Utredning Järnväg Vinter*, 100615

Västra Götalandsregionen, *Rapport om snöoväder i Västra Götalandsregionen februari 2010*, dnr RSK 45-2010

VTI, *Sårbarhet i det svenska järnvägstransportsystemet*, VTI notat 34-1999

Öberg, Gudrun & Wiklund, Mats. *Skadade fotgängare. Fokus på drift och underhåll*. Opublicerad VTI-rapport, publiceras 2011, Statens väg- och transportforskningsinstitut.

<http://www.smhi.se/klimatdata/vintersasongen-2009-2010-i-siffror-1.9643>

<http://www.smhi.se/klimatdata/medeltemperaturen-vintern-2009-10-1.9657>

Arbetsmaterial MSB, TiB-logg 2009 v 45 – v 53, TiB-logg 2010 v 1 – v 13.

Arbetsmaterial MSB, Händelselogg, Krisinformation.se, vecka 45 2009 – vecka 13 2010.

Telefonintervjuer med sakkunniga från:

- Livsmedelsverket
- Länsstyrelsen i Västerbottens län
- Länsstyrelsen i Östergötlands län
- Länsstyrelsen i Södermanlands län
- Länsstyrelsen i Södermanlands län
- Länsstyrelsen i Hallands län
- Länsstyrelsen i Gävleborgs län
- Länsstyrelsen i Jönköpings län
- Länsstyrelsen i Västra Götalands län
- Länsstyrelsen i Kronobergs län
- MSB
- Rikspolisstyrelsen
- SMHI
- Stockholms läns landsting

Deltagande organisationer på hearing den 7 september 2010:

- Boverket
- Landstinget i Dalarna
- Livsmedelsverket
- Länsstyrelsen i Hallands län
- Länsstyrelsen i Stockholms län
- Socialstyrelsen

- Trafikverket
- Utredningen om störningar i järnvägstrafiken vintern 2009/2010 (N 2010:04)

Bilaga 1 - Begärt och lämnat stöd från försvarsmakten

”Kraftigt snöoväder drabbade initialt Västra Götaland. Stor begränsad framkomlighet i flera regioner rapporterades. Initialt begärde länsstyrelsen i Västra Götaland stöd av Försvarsmakten enligt Lagen om skydd mot olyckor, och efter ett par dygn efter möte med statsråden Försvarsminister Sten Tolgfors och Infrastrukturminister Åsa Torstensson samt Generalmajor Anders Brännström fattades beslut att Försvarsmakten skulle stödja Banverket enligt Förordningen om Försvarsmaktens stöd till civil verksamhet med snöröjning på bangårdarna för att snabbt kunna normalisera järnvägstrafiken.”⁷³

Försvarsmaktens stöd till civila samhället maa oväntat sträng vinter våren 2010 i södra Sverige ⁷⁴				
NÄR	VAR	VEM	VAD	Vem stöds
0220-22	Västra Götaland, Stor Göteborg	FömedC, Göteborg	2st bv + 5st tgb med 2 förare/fordon	Räddningstjänsten i Göteborg
0220-22	Västra Götaland	P4, Skövde	1st tgb 13 + 1st bv med 2 förare/fordon	LKC Polisen i Västra Götaland
0220-21	Västra Götaland, Mariestad	P4 Skövde	1st tgb med 2 förare	Räddningstjänsten i Mariestad
0220-22	Västra Götaland, Vänersborg	F7, Sätenäs	1st bv med 2 förare	Räddningstjänsten i Vänersborg
0220-21	Västra Götaland, Uddevalla	P4, Skövde	1st bv med 2 förare	Räddningstjänsten i Uddevalla
0221-25	Västra Götaland	FömedC, Göteborg	4st tgb med 2 förare/fordon	LKC Polisen i Västra Götaland
0221-22	Västra Götaland, Mölltorp, Skövde	K3, Karlsborg	2st sjukvårdsbv med förare samt sjukvårdspersonal	Räddningstjänsten i Skövde och Mölltorp ⁷⁵
0223-25	Jönköpings län, Nässjö	Ing2, Eksjö	100st soldater för snöröjning på bangård	Banverket
0224-28	Närke, Hallsberg	T2, Skövde	4st hjullastare + 4st tipplastbilar och förare för snöröjning av bangård	Banverket
0226-28	Mälardalen, Stockholm	Livgardet, Kungsängen	40 frivilliga för röjning av perronger	Banverket
0301-05	Närke, Hallsberg	T2, Skövde Ing2, Eksjö	9st hjullastare, 10st tipplastbilar med ggr3 förare/fordon	Banverket

Förklaring: bv = Bandvagn 206 terrängfordon på band med översnö kapacitet.
Tgb = terrängbil

⁷³ Källa: Peter Ekman, Stf C G35 HKV INS ATS

⁷⁴ Källa: Peter Ekman, Stf C G35 HKV INS ATS

⁷⁵ Enligt Västra Götalandsregionen var det ambulanssjukvården som var mottagare av stödet

Försvarens avslag på begäran om stöd enligt stödförordningen. Nedanstående tabell visar de begäran om stöd från Försvarens i samband med den ovanligt stränga vintern 2009/2010 som Försvarens avslag.⁷⁶

NÄR	VAR	VAD	Från	Anm.
02-21	Stockholm SL terminaler	Snöskottare	SL Stockholm	Avslag, ingen formell begäran inkom
02-23	Postterminalen i Nässjö	Snöskottare	Posten AB	Avslag
02-24	Snöröjning tak Nässjö	Snöskottare	Banverket	Avslag
02-24	Snöröjning tak Nässjö	Snöskottare	Skanska	Avslag
02-25	Snöskottning Halland, Kungsbacka	Snöskottare	Lsty Halland	Avslag

⁷⁶ Källa: Erik Norinder, Armétaktiska staben, SWE JFLCC G9

Bilaga 2 - Sammanställning av enkätsvar

Nedan följer en sammanställning över de enkätsvar (förutom fritextsvar) som har inkommit till MSB. Samt en förteckning över de organisationer som har inkommit med svar.

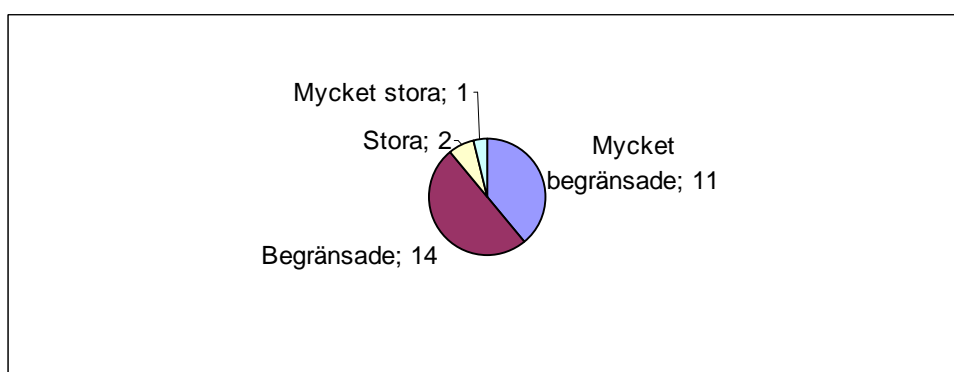
Har er organisation drabbats av störningar med anledning av perioder med stora snömängder och kyla under vintern 2009/2010?								
	Länsstyrelser			Landsting			Andra aktörer	Totalt
	Söder	Mitt	Norr	Söder	Mitt	Norr		
Ja	3	2	-	6	2	1	14	28
Nej	6	5	5	3	5	4	11	39
Ingen uppfattning/ vet ej	-	-	-	-	-	-	-	

Vilken/vilka av följande störningar har ni drabbats av? (flervalsfråga)								
	Länsstyrelser			Landsting			Andra aktörer	Totalt
	Söder	Mitt	Norr	Söder	Mitt	Norr		
Personalbortfall (t.ex. att personal uteblivit från arbetsplatsen p.g.a. störningar/förseningar i transporterna)	2	2	-	2	-	-	7	13
Försening eller uteblivna leveranser av väsentliga varor till organisationen	-	-	-	1	-	-	-	1
Avbrott/störningar i delar av eller hela verksamheter	1	-	-	3	-	-	3	7
Andra störningar/konsekvenser;	1	1	-	4	2	1	6	15
Försenade/inställda möten pga transportproblem	1	1						2
Ökad ärendemängd/ arbetsbelastning/ tagit resurser från ordinarie verksamhet							1	1
Takras eller merarbete maa stora snömängder på tak				1	1			2

Frysskador						1		1
Personal hade svårigheter att ta sig fram till vårdtagare				1	1			2
Svårigheter för ambulans att ta sig fram				5				5
Störningar i kollektivtrafiken				2	1			3

Utöver dessa störningar kan även nämnas att störningar i järnvägstrafiken samt störningar i sjöfarten har angivits av respektive ansvariga myndigheter.

Bedöm hur stora de störningar ni har drabbats av har varit



Har aktörer inom ert ansvarsområde (sektor/län) drabbats av störningar med anledning av stora snömängder och kyla vintern 2009/2010?

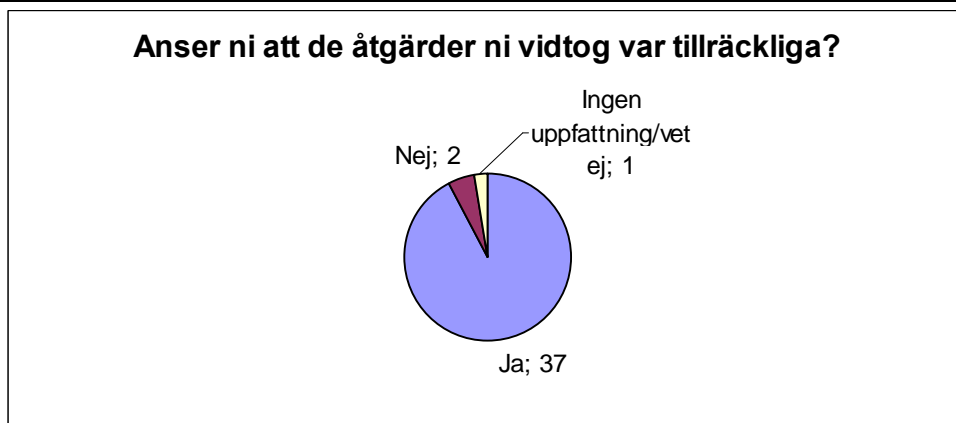
	Länsstyrelser			Landsting			Andra aktörer	Totalt
	Söder	Mitt	Norr	Söder	Mitt	Norr		
Ja	6	4	3	5	2	-	14	34
Nej	3	2	2	3	4	4	8	26
Ingen uppfattning/ vet ej	-	1	-	1	1	1	3	7

Har er organisation vidtagit några åtgärder för att hantera konsekvenser av perioder med snö och kyla?

	Länsstyrelser			Landsting			Andra aktörer	Totalt
	Söder	Mitt	Norr	Söder	Mitt	Norr		
Ja	7	4	2	7	2	4	14	40
Nej	2	3	3	2	4	1	10	25
Ingen uppfattning/ vet ej	-	-	-	-	1	-	1	2

Vilken/vilka av följande åtgärder har ni vidtagit? (samverkansaktiviteter hanteras senare i enkäten) (flervalsfråga)								
	Länsstyrelser			Landsting			Andra aktörer	Totalt
	Söder	Mitt	Norr	Söder	Mitt	Norr		
Uppstart av krisledningsorganisation	1	1	-	-	1	-	4	7
Särskilda informationsinsatser	5	2	1	2	1	1	7	19
Anskaffning av förstärkningsresurser: materiel och/eller personal	1	-	-	4	2	-	4	11
Andra åtgärder	5	2	1	5	2	3	6	24

Anser ni att de åtgärder ni vidtog var tillräckliga?								
	Länsstyrelser			Landsting			Andra aktörer	Totalt
	Söder	Mitt	Norr	Söder	Mitt	Norr		
Ja	7	4	2	7	1	4	12	37
Nej	-	-	-	-	1	-	1	2
Ingen uppfattning/vet ej	-	-	-	-	-	-	1	1



Har aktörer inom ert ansvarsområde (sektor/län) vidtagit några åtgärder för att hantera konsekvenser av perioder med stora snömängder och kyla vintern 2009/2010?				
	Länsstyrelser	Landsting	Andra	Totalt

	Söder	Mitt	Norr	Söder	Mitt	Norr	aktörer	
Ja	7	6	3	3	2	1	10	32
Nej	1	-	1	3	3	2	7	17
Ingen uppfattning/ vet ej	1	1	1	3	2	2	8	18

Anser ni att de åtgärder som vidtogs var tillräckliga? (inom länet/sectorn)								
	Länsstyrelser			Landsting			Andra aktörer	Totalt
	Söder	Mitt	Norr	Söder	Mitt	Norr		
Ja	6	3	2	2	2	1	8	
Nej	1	1	1	1	-	-	1	
Ingen uppfattning/ vet ej	-	2	-	-	-	-	1	

Har förebyggande och/eller förberedande åtgärder haft betydelse för er organisations förmåga att motstå och hantera konsekvenser av perioder med stora snömängder och kyla under vintern 2009/2010?								
	Länsstyrelser			Landsting			Andra aktörer	Totalt
	Söder	Mitt	Norr	Söder	Mitt	Norr		
Ja	6	4	1	7	2	2	12	34
Nej	1	3	3	1	3	2	7	20
Ingen uppfattning/ vet ej	2	-	1	1	2	1	6	13

Vilken/vilka av följande åtgärder har haft betydelse? (flervalsfråga)								
	Länsstyrelser			Landsting			Andra aktörer	Totalt
	Söder	Mitt	Norr	Söder	Mitt	Norr		
Utveckling av analys- och beslutsunderlag, t.ex. arbete med risk- och sårbarhetsanalyser/ förmågebedömningar	4	2	-	6	1	-	6	19
Framtagande av planverk, t.ex. krishanteringsplan	2	2	-	4	1	-	5	14

Anskaffning av utrustning	-	1	-	2	1	-	2	6
Övningar av liknande händelser	2	2	-	2	1	-	3	10
Andra åtgärder	4	3	1	2	1	2	5	18

Har förebyggande och/eller förberedande åtgärder haft betydelse för ert ansvarsområdes (sektor/län) förmåga att motstå och hantera konsekvenser av perioder med stora snömängder och kyla under perioden?								
	Länsstyrelser			Landsting			Andra aktörer	Totalt
	Söder	Mitt	Norr	Söder	Mitt	Norr		
Ja	6	6	1	4	2	1	10	30
Nej	2	-	2	2	2	1	5	14
Ingen uppfattning/vet ej	1	1	2	3	3	3	10	23

Har er organisation deltagit i samverkansaktiviteter under vintern 2009/2010 för att hantera konsekvenserna av perioder med stora snömängder och kyla?								
	Länsstyrelser			Landsting			Andra aktörer	Totalt
	Söder	Mitt	Norr	Söder	Mitt	Norr		
Ja	9	4	4	8	3	2	9	39
Nej	-	3	1	1	4	3	14	26
Ingen uppfattning/vet ej	-	-	-	-	-	-	2	2

Vilken/vilka av följande typer av samverkansaktiviteter har ni deltagit i? (flervalsfråga)								
	Länsstyrelser			Landsting			Andra aktörer	Totalt
	Söder	Mitt	Norr	Söder	Mitt	Norr		
Formella samverkansmöten på lokal, regional eller nationell nivå inom redan etablerade nätverk	8	3	2	8	3	2	5	31
Formella samverkansmöten på lokal regional eller	4	1	1	1	2	-	2	11

nationell nivå inom för händelsen nyetablerade nätverk								
Löpande informella kontakter	9	3	2	6	2	1	6	29
Andra samverkansaktiviteter	1	-	-	2	-	-	2	5

Har aktörer inom ert ansvarsområde (sektor/län) deltagit i samverkansaktiviteter under vintern 2009/2010 för att hantera konsekvenserna av perioder med stora snömängder och kyla?								
	Länsstyrelser			Landsting			Andra aktörer	Totalt
	Söder	Mitt	Norr	Söder	Mitt	Norr		
Ja	8	4	1	6	2	2	8	31
Nej	-	3	1	2	4	2	10	22
Ingen uppfattning/vet ej	1	-	3	1	1	1	7	14

Vilken typ av samverkansaktivitet har ni kännedom om har förekommit? (inom sektorn/länet) (flervalsfråga)								
	Länsstyrelser			Landsting			Andra aktörer	Totalt
	Söder	Mitt	Norr	Söder	Mitt	Norr		
Formella samverkansmöten på lokal, regional eller nationell nivå inom redan etablerade nätverk	6	4	1	6	2	2	3	24
Formella samverkansmöten på lokal regional eller nationell nivå inom för händelsen nyetablerade nätverk	4	1	-	-	1	-	1	7
Löpande informella kontakter	7	3	-	2	1	1	3	17
Andra samverkansaktiviteter	3	-	-	-	-	-	1	4

Hur anser ni att den samverkan som har förekommit under vintern 2009/2010 fungerat?								
	Länsstyrelser			Landsting			Andra aktörer	Totalt
	Söder	Mitt	Norr	Söder	Mitt	Norr		
Mycket bra	5	1	2	1	2	2	3	16
Bra	4	4	2	7	3	1	8	29
Dåligt	-	-	-	-	-	-	-	-
Mycket dåligt	-	-	-	-	-	-	-	-
Ingen uppfattning/ vet ej	-	2	1	1	2	2	14	22

Vad anser ni om MSBs stöd i hanteringen av konsekvenser av perioder med stora snömängder under vintern 2009/2010? (T. ex. MSBs anordnande av samverkanskonferenser)								
	Länsstyrelser			Landsting			Andra aktörer	Totalt
	Söder	Mitt	Norr	Söder	Mitt	Norr		
Mycket bra	1	-	-	1	-	-	1	2
Bra	5	1	3	3	2	1	1	16
Dåligt	1	1	-	-	-	-	-	2
Mycket dåligt	-	-	-	-	-	-	-	-
Ingen uppfattning/ vet ej	2	5	2	5	5	4	23	46

Har er organisation under vintern 2009/2010 begärt stöd av andra myndigheter med anledning av perioder med stora snömängder och kyla? (t.ex. Försvarsmakten)								
	Länsstyrelser			Landsting			Andra aktörer	Totalt
	Söder	Mitt	Norr	Söder	Mitt	Norr		
Ja	3	-	1	3	1	-	3	11
Nej	6	7	-	6	6	5	20	50
Ingen uppfattning/ vet ej	-	-	-	-	-	-	2	2
Ja, från	-	-	1	2	-	-	2	5

Försvarmakten								
Länsstyrelsen har samordnat aktörers begäran om stöd från Försvarmakten	3	-	1	2	-	-		

Har ni erhållit det stöd som begärdes?								
	Länsstyrelser			Landsting			Andra aktörer	Totalt
	Söder	Mitt	Norr	Söder	Mitt	Norr		
Ja	1	-	1	3	1	-	3	9
Nej	2	-	-	-	-	-	-	2

Har aktörer inom ert ansvarsområde (sektor/län) begärt stöd av andra myndigheter? (T. ex. Försvarmakten)								
	Länsstyrelser			Landsting			Andra aktörer	Totalt
	Söder	Mitt	Norr	Söder	Mitt	Norr		
Ja	3	-	1	1	-	-	2	7
Nej	5	5	2	5	1	3	9	30
Ingen uppfattning/ vet ej	1	2	2	3	6	2	14	30

Följande organisationer har inkommit med svar på MSB:s webbenkät:

Affärsverket svenska kraftnät
Arlanda flygplats
Boverket
Dorotea kommun
Energimyndigheten
F.d. Vägverket
Gotlands kommun
Jämtlands läns landsting
Kustbevakningen
Landstinget Blekinge
Landstinget Dalarna
Landstinget Gävleborg
Landstinget Halland
Landstinget i Jönköpings län

Landstinget i Kalmar län
Landstinget i Sörmland
Landstinget i Värmland
Landstinget i Östergötland
Landstinget Kronoberg
Landstinget Uppsala län
Landstinget Västernorrland
Landstinget Västmanland
Lantmäteriet
Livsmedelsverket
Länsstyrelsen Blekinge
Länsstyrelsen Dalarna
Länsstyrelsen Gävleborg
Länsstyrelsen i Gotlands län

Datum
2010-10-12

Diariernr
2010-4284

Länsstyrelsen i Hallands län
Länsstyrelsen i Jämtlands län
Länsstyrelsen i Jönköpings län
Länsstyrelsen i Kalmar län
Länsstyrelsen i Kronobergs län
Länsstyrelsen i Norrbottens län
Länsstyrelsen i Skåne län
Länsstyrelsen i Södermanland
Länsstyrelsen i Uppsala län
Länsstyrelsen i Örebro
Länsstyrelsen Stockholms län
Länsstyrelsen Värmland
Länsstyrelsen Västerbotten
Länsstyrelsen Västernorrland
Länsstyrelsen Västmanlands län
Länsstyrelsen Västra Götalands län
Länsstyrelsen Östergötland
MSB
Naturvårdsverket
Norrbottens Läns Landsting

Rikspolisstyrelsen Polisavdelningen
Polismyndigheten i Norrbotten
Polismyndigheten i Gävleborgs län
Polismyndigheten i Kronobergs län
Polismyndigheten i Västra
Götaland
Region Skåne
Sjöfartsverket
Skogsstyrelsen
SMHI
Socialstyrelsen
Sorsele kommun
Statens geotekniska institut
Stockholms läns landsting
Trafikverket järnväg
Transportstyrelsen
Vilhelmina kommun
Västerbottens läns landsting
Västra Götalandsregionen
Örebro läns landsting

Bilaga 3 - Uppdrag till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap att analysera och utvärdera hur krisberedskapen fungerat under perioder med stora snömängder vintern 2010

Enligt regeringens beslut den 18 mars 2010 (FÖ2010/557/SSK) har Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) följande uppdrag:

”Regeringen uppdrar åt Myndigheten för samhällsskydd och beredskap att redovisa en samlad utvärdering och analys över hur vinterns period av kyla och stora snömängder påverkat infrastruktur och övrig samhällsviktig verksamhet. Av redovisningen ska följande framgå:

- åtgärder som olika aktörer vidtagit,
- vilken samverkan som förekommit för att lösa uppkomna situationer och hur denna samverkan har skett,
- begärt och lämnat stöd av Försvarsmakten, samt
- lärdomar och förslag på åtgärder.

Redovisningen ska utformas så att den kan ligga till grund för diskussioner mellan ansvariga myndigheter om behov av förebyggande och förberedande åtgärder och bättre samordning mellan myndigheterna.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap ska beskriva konsekvenserna av störningarna för allmänheten och samhällsviktig verksamhet som till exempel räddningstjänst, hälso- och sjukvård, eldistribution energiförsörjning och transportförsörjningen. Olycksstatistik ska redovisas för perioden vad gäller döda och skadade vid olyckor och skador (halka, trafikolyckor, bränder, översvämning, ras- och skred inklusive laviner etc.) som kan härledas till väderleken.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap ska i detta uppdrag samråda med berörda myndigheter.

Uppdraget ska delredovisas den 4 maj 2010 och slutredovisas senast den 15 oktober 2010. Regeringskansliet (Försvarsdepartementet) ska löpande hållas underrättad om arbetet med uppdraget.”

Bilaga 4 - Snöovädret i medierna vintern 2009-2010



JMG

Snöovädret i medierna vintern 2009-2010

Marina Gheretti och Tomas A. Odén



GÖTEBORGS UNIVERSITET
JOURNALISTIK, MEDIER OCH KOMMUNIKATION

Innehåll

1.	Förord	3
2.	Snökaoset i Sverige vintern 2009-2010	5
3.	Material, metod och rapportens uppläggning	6
4.	Rapporteringens omfattning	8
	Mest i februari	8
	Placering i tidning och program	9
	Nyheter och åsikter	10
5.	Snöovädret på förstasidorna och i programlöpen	11
	Sakfrågor	11
	Aktörer	12
6.	Nyheter om snöovädret	15
	Nyheters sakfrågor	15
	Aktörer i nyheterna	17
	Snöovädrets två huvudaktörer	22
7.	Opinionsmaterialet	28
	Frågorna som togs upp	28
	Aktörerna	29
8.	Sammanfattning	32
	Slutsatser	33
9.	Bilagor	35
	Bilaga A	35
	Bilaga B	38

1. Förord

Den senaste svenska vintern var en riktig vargavinter. Ovanligt stora snömängder och en ihållande iskyla drog in över landet och höll det i sitt grepp under tre långa månader, från mitten av december 2009 till mitten av mars 2010. Och till skillnad från tidigare år, då bara vissa regioner drabbats, så berörde ovädret stora delar av landet.

Väderleken orsakade många problem och besvärliga lägen. Snö och isbildning bidrog till stora störningar i tågtrafiken, både nationellt och lokalt. Otillräcklig snöröjning begränsade framkomligheten för såväl lokaltrafik, bilar som fotgängare. Halka och takras ledde till personskador och i två fall till dödsolyckor. Kylan överbelastade elnätet i en situation då flera kärnkraftverk var ur funktion, människor riskerade att stå utan uppvärmning och belysning. De materiella skadorna var också många och de samhälleliga kostnaderna för hanteringen av problemen blev höga.

Händelserna fick stor uppmärksamhet i svenska massmedier, både i riks- och lokalnyheterna. Rubriker som *Levande begravd i snömassor* (Sundsvalls Tidning), *Fastkörda övergav sina bilar* (Sydsvenskan), *Snö och is på tak kan bli dödsfälla* (Göteborgs-Posten) och *Halkans offer* (Aftonbladet) signalerade att det handlade om svåra förhållanden som drabbade många medborgare. Ord som *kris*, *kaos* och *larm* var inte ovanliga i rapporteringen. Det handlade om snön och kylan, men också om hur ansvariga myndigheter och företag hanterade – eller inte hanterade – väderlekens härjningar.

Institutionen för journalistik, medier och kommunikation (JMG), vid Göteborgs universitet har i föreliggande rapport på uppdrag av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) gått igenom hur ett antal stora svenska tidningar, nätmedier, radio- och tv-sändningar skildrat väderleken och dess konsekvenser för allmänheten och samhället.

Insamlingen och kodningen av ett omfattande material har på ett noggrant och kunnigt sätt utförts av Diana Jacobsson, Ingrid Lord och Simon Ungman-Hain, som vi härmed speciellt vill tacka. För granskningen av mediernas innehåll och sammanställningen av rapporten svarar vi själva.

Göteborg i september 2010

Marina Ghersetti och Tomas A. Odén

2. Snökaoset i Sverige vintern 2009-2010

December 2009 började mildt. De första veckorna hade hela landet högre temperaturer än vanligt – på många håll i Norrland var det mer än 10 grader varmare än normalt. Andra halvan av månaden blev desto kallare med temperaturer på 5–10 grader under det normala. Kylan föregicks av nederbörd som på flera håll började som regn och övergick i snö. Under julhelgen fortsatte snön att falla, särskilt i södra Sverige.¹

Snön och kylan orsakade en hel del trafikproblem, och på några håll i landet uppstod strömavbrott på grund av nedfallna kraftledningar.²

I samband med snöfallet steg temperaturen något, men vid nyåret återkom kylan med full kraft i södra Sverige, och den första veckan av januari 2010 bredde den ut sig över hela landet. Medier rapporterade om rusande elpriser till följd av elbrist, i hög grad orsakad av stillastående kärnkraftsreaktorer.³

I mitten av januari släppte iskylan tillfälligt. Temperaturskiftena var i sig ett problem i Väst-sverige där underkylt regn orsakade svåra problem med halka i slutet av januari.⁴ I månadsskiftet januari – februari kom en ny köldknäpp, och ytterligare en kom den sista veckan i februari. Särskilt i södra Sverige blev även mars betydligt kallare än normalt fram till mitten av månaden då kylan släppte.

Den ihållande kylan gjorde att snön som kom i december låg kvar i en stor del av landet. Snötäcket fylldes sedan på i omgångar, vid några tillfällen med stora mängder. Ett sådant tillfälle var den 27 januari då det snöade ihållande i hela landet, vilket orsakade betydande problem både för väg- och järnvägstrafiken. De följande dagarna inträffade också flera takras, exempelvis i ett parkeringsgarage i Linköping och en vitvaruaffär i Vänersborg.⁵

Den 2–4 februari kom ytterligare snö i nästan hela landet, med nya trafikproblem som följd. I Skåne rapporterades även problem för flyget.⁶ På flera håll inträffade halkolyckor, som i Kalhäll norr om Stockholm där en kvinna blev överkörd av tåget sedan hon fallit ner på spåret efter att ha halkat på en perrong.⁷

Snömängderna orsakade också nya takras. I Uddevalla rasade taket in på en ridskola, och i Sundsvall tvingades kommunen stänga en skola sedan snömängderna knäckt taket.⁸ Mönstret upprepades den 18-20 februari då tak rasade in på flera ladugårdar, en postterminal i Borås och en idrottshall i Kungsbacka, i de flesta fallen utan personskador.⁹ Ett dödsfall inträffade dock i samband med ett inrasat tak till en maskinhall i Svenljunga i södra Västergötland.¹⁰

På flera håll uppstod personskador av nedfallande snö och is. Sådana olyckor rapporterades från skilda delar av landet som Trelleborg, Stockholm och Bredåker söder om Sundsvall.¹¹

De stora snömängderna i slutet av februari orsakade också betydande problem för trafiken, inte minst för tågresenärerna som drabbades av inställda tåg och mycket stora förseningar. Till exempel stoppades all tågtrafik till och från Stockholm några timmar den 21 februari.¹² De följande dagarna rapporterade medierna om förseningar i kollektivtrafiken i en stor del av landet, orsakade av isbildning, urspårningar och stora snömängder. Ytterligare snö i månadsskiftet februari-mars spädde på problemen för tågtrafiken, både för fjärrtågen och för lokaltrafiken.

¹ Uppgifter om temperatur och nederbörd har hämtats från SMHI:s hemsida www.smhi.se/klimatdata.

² Dagens Nyheter 27/12 2009.

³ Dagens Nyheter 7/1 2010, Göteborgs-Posten 9/1 2010.

⁴ Göteborgs-Posten 27-29/1 2010.

⁵ Se sammanställning av inträffade takras i Dagens Nyheter 21/2 2010.

⁶ Sydsvenskan 3/2 2010.

⁷ Aftonbladet 6/2 2010.

⁸ Göteborgs-Posten 3/2 2010; Sundsvalls Tidning 8-10/2 2010.

⁹ Dagens Nyheter 21/2 2010

¹⁰ Göteborgs-Posten 20/2 2010.

¹¹ Sydsvenskan 23/2 2010; Dagens Nyheter 5/2 2010; Sundsvalls Tidning 3/3 2010.

¹² Dagens Nyheter 22/2 2010.

3. Material, metod och rapportens uppläggning

Snön och kylan uppmärksammades givetvis i medierna, både i opinionsmaterialet och på nyhetsplats. I denna rapport har allt sådant material granskats som publicerades om snön och kylan i 14 svenska medier under perioden 15 december 2009 till 15 mars 2010. De 14 granskade medierna är:

Dagstidningar	<i>Morgontidningar:</i> Dagens Nyheter Göteborgs-Posten Sydsvenska Dagbladet Sundsvalls Tidning <i>Kvällstidning:</i> Aftonbladet
Nyheter i tv:	Rapport kl 19.30 i Sveriges Television (SVT) Nyheterna kl 19.00 (TV4)
Nyheter i radio:	Ekot kl 16.45 i Sveriges Radio (SR) Ring P1 i Sveriges Radio (SR)
Nättidningar:	dn.se gp.se sydsvenskan.se st.nu aftonbladet.se

De ovanliga snömängderna vintern 2010 drabbade stora delar av landet och berörde många svenskar. Vägledande för urvalet av medier har därför varit både mediernas storlek och var i landet de ges ut. Målet har varit att få med medier som når en stor publik och som ges ut i olika landsdelar. Därför ingår de största morgontidningarna, den största kvällstidningen, samt nyhetsprogrammen och internettidningarna med störst publik i undersökningen. Morgontidningarnas utgivningsorter i Sundsvall, Stockholm, Göteborg och Malmö är valda för att täcka in en så stor del av landet som möjligt. För etermedierna ingår huvudsändningarna i granskningen.

I urvalet ingår i huvudsak nyhetsmedier, undantaget utgörs av Ring P1 i Sveriges Radio, ett program dit allmänheten ringer in och tycker till i olika frågor. Detta har valts som en motsvarighet till dagstidningarnas insändarsidor vilka också ingår i granskningen. Liknande programtyper saknas däremot i televisionen.

I granskningen har alla de artiklar och inslag i tidningarna och programmen som handlat om snö och kyla, eller om konsekvenserna av den extrema väderleken under vintern 2010 samlats in och kodats. Väderleksrapporter ingår dock inte.

Internettidningarnas artiklar har hämtats från mediearkivet Retrievers databas, där medierna själva lägger upp sina arkiv. Alla artiklar som innehållit samtliga eller något av följande sökord har tagits fram: trafikkaos, snökaos, takras, halka, SJ, SL, Banverket, snöröjning, kyla. Söksträngen som användes gav många irrelevanta träffar, t.ex. när nyheterna handlade om SJ:s biljettpriser, resetips till varmare ställen eller snöskulpturtävlingar. Denna typ av artiklar har rensats bort, endast de som berört vintervädret och dess konsekvenser ingår i urvalet.

Rapports inslag har identifierats med hjälp av redaktionens egna körscheman och sedan hämtats från play.rapport på internet. TV4:s Nyheterna och Ring P1 har beställts från Statens ljud- och bildarkiv. Ekot kl 16.45 har funnits tillgängligt i arkiv på SR:s hemsida.

En kvantitativ innehållsanalys har gjorts av samtliga insamlade artiklar och inslag. Till artikel har förutom själva texten också räknats rubrik, ingress, bilder, bildtext och reporterns byline.

Inslagen i radio- och tv-nyheterna har avgränsats genom programledares påannons eller genom ett tydligt byte av ämne, miljö och reporter.

I nästa avsnitt följer en översikt av det granskade materialets omfattning samt fördelning på granskade medier och olika typer av artiklar och inslag. I avsnitt 5 redovisas innehållet i de artiklar och inslag som placerats på tidningarnas förstasidor och i de så kallade löpsedlarna i början av etermediernas nyhetsprogram. Nyhetsmaterialets innehåll presenteras i avsnitt 6, med särskild inriktning på hur allmänhet och myndigheter framträdde i medierna. Avsnitt 7 behandlar opinionsmaterialet om snön och kylan, det vill säga hur problemen framställts i ledare, krönikor, debattartiklar och insändare, och vilka uppfattningar som där framförts om vädret, dess konsekvenser och hanteringen av dem. Rapporten avslutas med en kort sammanfattning av de viktigaste resultaten.

4. Rapporteringens omfattning

Nyheter om snöovädret vintern 2010 fick stor uppmärksamhet i de granskade medierna. Tillsammans publicerade dagstidningarna 915 artiklar under den studerade tremånadersperioden, vilket var något fler än nättidningarna som publicerade 815 artiklar. Nyhetssändningarna i Rapport och Nyheter hade tillsammans 214 inslag, Ekot kl 16.45 hade 69 inslag och Ring P1 hade 28 inslag. Totalt omfattar granskningen därmed 2 041 artiklar och inslag av nyhets- och opinionskaraktär.

Tabell 4.1. Antal artiklar/inslag och storlek

Dagstidningar	Antal artiklar	Antal sidor	Artiklar med bilder (procent)	Nättidningar	Antal artiklar	Antal ord	Artiklar med bilder (procent)
Dagens Nyheter	166	51,1	68	dn.se	166	81 548	26
Göteborgs-Posten	251	77	45	gp.se	212	75 665	21
Sundsvalls Tidning	211	78,2	65	st.nu	151	45 900	14
Sydsvenskan	123	53,1	40	sydsvenskan.se	123	44 491	38
Aftonbladet	151	117,6	81	aftonbladet.se	163	93 725	57

Etermedier	Antal inslag	Antal minuter
Rapport, 19.30 (SVT)	92	101
Nyheter 19.00 (TV4)	122	110
Ekot 16.45 (SR)	69	93
Ring P1 (SR)	28	49

Kommentar: Av artiklarna i aftonbladet.se saknar 38 stycken fullständig text. För dessa har en schablonstorlek räknats fram, baserat på ett genomsnitt av de övriga artiklarna. I den fortsatta redovisningen kan därför n-värdet för några variabler bli lägre då alla uppgifter inte gått att härleda från dessa 38 artiklar.

Om man bedömer händelsernas nyhetsvärde efter antalet artiklar som publicerades per dag var snöovädret mest intressant för storstadstidningarna Dagens Nyheter och Göteborg-Posten som rapporterade med i snitt 4,6 artiklar per dag jämfört med 3,7 artiklar per dag i Sydsvenskan och Sundsvalls Tidning. En förklaring kan vara att både Norrland och Skåne under senare år regelbundet drabbats av snöoväder medan denna typ av väderlek är mer ovanlig i Stockholm och Göteborg. En annan förklaring kan vara att tidningarna i Stockholm och Göteborg helt enkelt hade mer utrymme.

I genomsnitt ägnade de båda nyhetsprogrammen i tv tillsammans händelserna 2,4 inslag per dag och radioprogrammen 1 inslag per dag den undersökta perioden.

Allra störst utrymme fick händelserna i Aftonbladet med 117,6 sidor, vilket var mer än dubbelt så många sidor som det fick i Dagens Nyheter och Sydsvenskan, och ungefär 50 procent mer än i Göteborgs-Posten och Sundsvalls Tidning. Även på nätet var det aftonbladet.se som rapporterade mest, följd av dn.se och gp.se. Både på papper och på nätet var Aftonbladet också den tidning som hade flest bildsatta artiklar, något som också generellt kännetecknar kvällstidningarnas format.

Av de båda tv-programmen ägnade Nyheter 19.00 i TV4 något mer uppmärksamhet åt snöovädret och dess följder än vad Rapport gjorde.

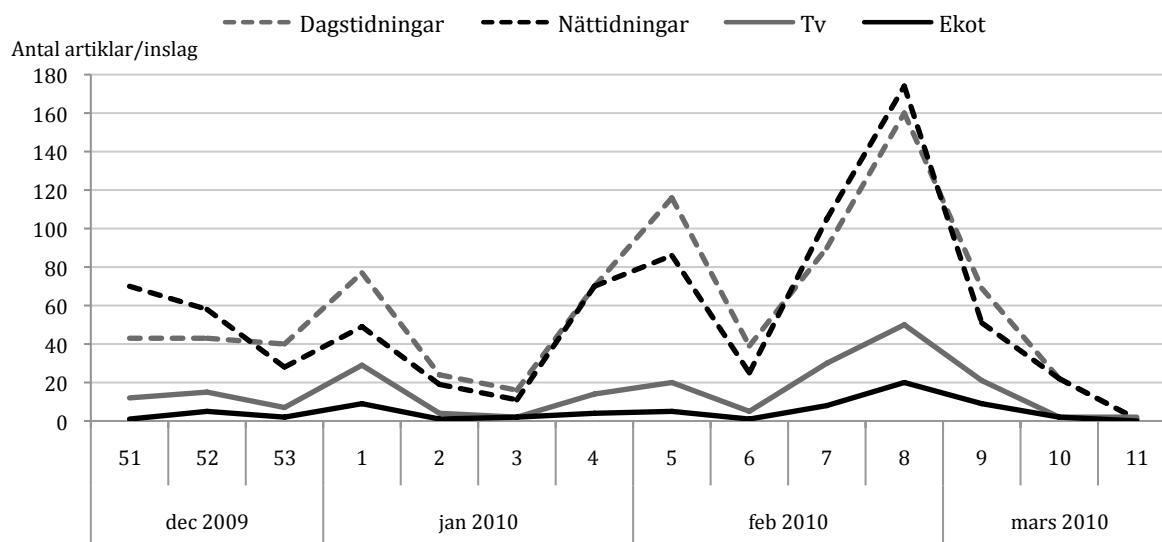
Mest i februari

Rapporteringen kännetecknades av tre toppar och en gradvis stegring av antal artiklar och inslag under årets första månader (figur 4.1). Samtliga toppar sammanföll med att kyla och kraftiga snöoväder drog in över Sverige och orsakade trafikstörningar för all slags trafik, och dessutom halka, takras och snöröjningsproblem.¹³

¹³ Se <http://www.smhi.se/klimatdata>.

Mest uppmärksamhet fick vädret och dess följder de två sista veckorna i februari. Orsaken var ett kraftigt snöoväder som drog in över Götaland och Svealand den 19 februari och fick SMHI att utfärda en klass 2-varning. De stora snömängderna orsakade kraftiga störningar för såväl SJ som lokaltrafiken över hela landet. På ett nationellt plan medförde de bland annat en diskussion om Banverkets och statens ansvar för den uppkomna situationen. Vidare aktualiserades reglerna för resegarantin för tåg, bussar, tunnelbana och spårvagnar, samt frågor om ansvar i samband med att snön orsakade takras runt om i landet. Under de sex dagar som bevakningen var som mest intensiv, den 18 till 24 februari, upptog nyheterna om snöovädret 12 procent av Rapports sändningstid.

Figur 4.1. Rapporteringens fördelning mellan 15 december 2009 och 15 mars 2010 (antal artiklar/inslag per vecka)



Efter den mycket omfattande rapporteringen i februari sjönk ämnet snabbt undan i mars då väderförhållandena förbättrades.

Placering i tidning och program

Ett mått på en artikels eller ett inslags nyhetsvärde är dess placering i tidningen eller programmet. I tidningar placeras särskilt stora nyheter på förstasidan i så kallade puffar – korta texter som hänvisar vidare in i tidningen. I etermedierna presenteras de i så kallade programlöp, varmed menas påannonseringen innan själva nyhetsinslagen tar vid.

Tabell 4.2. Placering i tidning och program (procent)

	Dagstidningar	Nättidningar	Tv	Ekot	Ring P1
Förstasidan	11	-	-	-	-
Insidan	89	100	-	-	-
Bilaga	1	-	-	-	-
Programlöp	-	-	25	28	-
Förstainslag	-	-	4	9	-
Övrigt inslag	-	-	70	64	100
Programavannons	-	-	1	0	-
Summa	101	100	100	100	100
Antal artiklar/inslag	951	815	214	69	28

Störst nyhetsvärde, mätt på detta sätt, gavs nyheterna om vinterns snöoväder i Ekot där sammanlagt mer än vart tredje inslag, 37 procent, antingen presenterades i programlöp eller som förstainslag. I tv var motsvarande andel 29 procent. Ingen nämnvärd skillnad fanns här mellan Rapport och Nyheterna. I dagstidningarna var endast 11 procent av artiklarna publicerade på förstasidan. Störst antal artiklar om snöovädret på förstasidan hade Aftonbladet med 15 procent, minst antal hade Sydsvenskan med 8 procent.

Nyheter och åsikter

Den stora merparten av mediernas material om snön och kylan var av nyhetskaraktär. Sammanlagt utgör detta 90 procent av det granskade materialet. Till nyhetsmaterialet har räknats nyheter, reportage och notiser samt puffar respektive programlöp till nyhetsinslag.

Resterande 10 procent av det granskade materialet utgjordes av opinionsmaterial, dels sådant som medierna producerade själva i form av ledare och krönikor, dels sådant som kom från allmänheten i form av debattinlägg och insändare.¹⁴

Tabell 4.3. Artikel- och inslagstyper (procent)

	Dagstidningar	Nättidningar	Tv	Ekot	Ring P1	Totalt
Nyheter	84	92	98	100	-	90
Externt opinionsmaterial	11	5	1	-	100	7
Redaktionellt opinionsmaterial	5	3	1	-	-	3
Summa	100	100	100	100	100	100
Antal artiklar/inslag	951	815	214	69	28	2077

I etermedierna ligger opinionsmaterialet i allmänhet utanför nyhetsprogrammets format. Ekot 16.45 saknade helt och hållet opinionsmaterial och i tv utgjorde nyheterna 98 procent av inslagen, inklusive puffar för nyheter om snöovädret på de egna programmets webbplatser.

I etermedierna kan opinionen i stället få utrymme i olika typer av debatt- och ring-in-program. Ett sådant är Ring P1 där alla granskade inslag utgjordes av externt opinionsmaterial, det vill säga synpunkter från lyssnarna. Någon direkt motsvarighet saknades dock i Sveriges Televisions och TV4:s programutbud.

Störst andel opinionsmaterial hade dagstidningarna, och det gällde både sådant som egna medarbetare producerade, till exempel på ledarsidan, och insändare och debattmaterial. Störst andel opinionsmaterial av alla hade Aftonbladet med sammanlagt 21 procent av alla artiklar, varav ungefär en tredjedel var texter skrivna av tidningens krönikörer. Störst andel insändare om snöovädret hade Dagens Nyheter med 15 procent och Sydsvenskan med 12 procent.

I den fortsatta framställningen behandlas nyhets- och opinionsmaterialet var för sig, med början i nyheterna.

¹⁴ Till nyheter har alltså räknats nyhetspuffar, programlöp, notiser, telegram, reportage, analys samt vanliga nyhetsartiklar och -inslag. Till opinionsmaterial har räknats ledare, debatt, krönikor, kommentarer, insändare och telefonväkteri i radion.

5. Snöovädret på förstasidorna och i programlöpen

Tidningarnas förstasidor, och löpsedlarna som inleder etermediernas nyhetsändningar, är mediernas skyltfönster. Där presenteras dagens största nyheter, och de som redaktionerna väljer att särskilt lyfta fram. Det görs i form av mycket korta blänkare om vad som kommer inne i tidningen eller senare i sändningen.

Det är också dessa delar av nyhetsmedierna som har störst publik. Därför är det betydelsefullt vad som publiceras på förstasidorna och i programlöpen, som granskas i detta kapitel. Av formatmässiga skäl ingår inte nättidningarna i denna del av studien eftersom de saknar motsvarigheter till papperstidningarnas så kallade puffar.

Dagstidningarnas puffar och etermediernas programlöp utgjorde tillsammans 175 artiklar och inslag, vilka är underlaget för den fortsatta granskningen.

Sakfrågor

Rapporteringen om snöovädret och dess följder kan bland annat beskrivas med de ämnen, eller sakfrågor, som togs upp i rapporteringen, och de som lyftes fram på bästa nyhetsplats. Eftersom en del av artiklarna och inslagen handlade om mer än en sakfråga har de två mest framträdande sakfrågorna i varje artikel och inslag klassificerats vid genomgången av det redaktionella materialet. Antalet sakfrågor i tabellerna nedan kan således överstiga antalet artiklar och inslag.

Med framträdande sakfråga menas här det eller de ämnen som fått mest utrymme och/eller lyfts fram i rubrik och ingress. Sakfrågorna har samlats i övergripande kategorier som väder, snöröjning eller energi.¹⁵

De två ämnen om snöovädret som medierna själva framför allt lyfte fram på tidningarnas förstasidor och etermediernas löpsedlar gällde vädret som sådant, 28 procent, och trafikproblem, 27 procent. Tillsammans utgjorde dessa drygt hälften av alla sakfrågor och återkom i 81 puffar och 58 programlöp. Tidningarna lade något större vikt vid vädret som sådant medan tv-nyheterna betonade trafikproblemen. I Ekots programlöp lyftes även fram frågor som rörde energi samt varningar för kommande halka, takras eller fallande is och snö.

Tabell 5.1. Sakfrågor i puffar och programlöp (procent)

	Dagstidningar	Tv	Ekot	Totalt
Väder	29	28	27	28
Trafikproblem	24	33	27	27
Snöröjning	7	7	-	6
Materiella skador	6	8	-	6
Energi	4	8	14	6
Ekonomi	6	5	9	6
Personskador	9	-	-	6
Varningar	5	3	14	5
Ansvarsfråga/ansvarutkrävande	3	1	5	2
Trafikolyckor	3	1	-	2
Annat problem	4	5	5	4
Övrig sakfråga	-	1	-	0
Summa	100	100	100	100
Antal sakfrågor	152	76	22	250

¹⁵ För en detaljerad förteckning över alla klassificerade sakfrågor se Bilaga B.

Det finns inget tydligt mönster i de framlyfta sakfrågorna som kan hänföras till mediernas geografiska hemvist.¹⁶ Av riksmidierna valde till exempel Aftonbladet att fokusera på vädret som sådant, 45 procent, medan Rapport valde trafikproblemen, 43 procent. Nyheterna i TV4 betonade båda sakfrågorna lika mycket med 26 procent vardera. Också i Göteborgs-Posten var nyheter om väder och trafikproblem nästan lika vanliga på förstasidan, 32 respektive 38 procent, medan Dagens Nyheter lyfte fram trafikproblem, 29 procent, och Sydsvenskan vädret som sådant, 45 procent. Sundsvalls Tidning hade stor variation, och lyfte förutom vädret och trafikproblemen också fram snöröjning som ett vanligt ämne i puffarna på förstasidan.

Berörd plats/ort

Däremot finns ett klart samband mellan mediernas karaktär och de geografiska platser som de lyfte fram i nyhetsrapporteringen. I denna del av granskningen har den plats eller ort som i huvudsak berördes klassificerats för var och en av nyhetsartiklarna och -inlagen. Vissa händelser berörde hela landet och har då klassificerats med beteckningen "hela Sverige", och detsamma gäller för händelser som berörde flera orter, exempelvis då ett tåg som fastnat i Hallsberg påverkade järnvägstrafiken till många platser utspridda över stora delar av landet.

Tabell 5.2. Berörd plats/ort i puffar och programlöp (procent)

	Riksmidier	Sundsvalls Tidning	Dagens Nyheter	Göteborgs-Posten	Sydsvenskan	Totalt
Hela Sverige/flera orter	72	19	89	50	14	60
Norrland	1	67	0	4	0	9
Svealand/Mellansverige	4	0	11	0	0	3
Götaland/södra Sverige	8	0	0	46	86	18
Utländsk plats/ort	1	0	0	0	0	1
Plats/ort saknas	14	14	0	0	0	9
Summa	100	100	100	100	100	100
Antal puffar och programlöp	95	21	19	26	14	175

Kommentar: I kategorin Riksmidier ingår Rapport 19.30 (SVT), Nyheterna 19.00 (TV4), Ekot 16.45 (SR) och Aftonbladet.

Granskningen visar tydligt hur snöovädret vintern 2010 hade både ett nationellt och ett lokalt nyhetsvärde. Av de granskade puffarna och programlöpen handlade sammantaget nästan två tredjedelar, 60 procent, om händelser som berörde hela Sverige eller fler än en plats/ort. I övrigt återspeglar rapporteringen i puffar och programlöp i stora drag de enskilda mediernas geografiska bevaknings- och spridningsområden. Således lyfte riksmidierna, och dessutom Dagens Nyheter, fram händelser som berörde hela landet/ fler orter, medan övriga morgontidningar hade en tydlig lokal vinkel i puffarna på förstasidorna. Ett undantag var Göteborgs-Posten som hade något fler puffar för händelser av nationellt än av lokalt intresse.

Aktörer

De flesta puffarna och löpsedelsinlagen saknade direkta uttalanden från personer eller institutioner. Det fanns alltså endast i undantagsfall någon som direkt kom till tals i dessa framlyfta texter och inlag. Däremot fanns ganska ofta någon som det talades om. Förekomsten av båda dessa typer av aktörer har undersökts i materialet.

I en del puffar och programlöp förekom mer än en aktör, och i insidestexterna och de egentliga inlagen var det ganska vanligt. I hela undersökningsmaterialet har därför upp till tio olika aktörer som kommer till tals och tre omnämnda aktörer klassificerats i varje artikel och inlag.

¹⁶ Se tabell I i Bilaga A.

Som aktör har räknats personer, företag och institutioner som antingen uttalat sig direkt och/eller refererats i artikeln eller inslaget, eller som någon annan har talat om.

Bakom indelningen i aktör som kommer till tals och omtalade aktör ligger antagandet att den person, företag eller institution som får uttala sig i större utsträckning kan påverka den bild av händelser och förhållanden som medierna ger än den som endast omtalas av andra.

Aktörer till tals

I de flesta granskade puffarna och programlöpen fanns alltså inga aktörer som uttalade sig. Endast var femte puff och programlöp hade någon person eller institution som kom till tals.

För åskådlighetens skull har aktörerna i den fortsatta redovisningen samlats i några övergripande kategorier. Exempelvis har statliga myndigheter samt regionala och kommunala organ, inklusive det allmänna begreppet "kommun", samlats i aktörskategorin Myndigheter. I just denna kategori dominerar de statliga myndigheterna i rapporteringen.

På motsvarande sätt har andra näraliggande grupper samlats i större enheter som Allmänhet, Experter eller Politiker. När någon särskild delgrupp inom de större kategorierna framhävts eller utmärkt sig i rapporteringen kommenteras det i den löpande texten.

Bland de få aktörer som ändå kom till tals i puffarna och programlöpen dominerade myndigheterna. I materialet som helhet kom de till tals i 20 artiklar och inslag. Statens Järnvägar, SJ, förekom mindre än hälften så ofta. På tredje plats, bara en tredjedel så vanliga som myndigheternas representanter, kom representanter för allmänheten, det vill säga vanliga människor.

En detaljgranskning visar att det i riksmidierna nästan uteslutande var de statliga myndigheterna samt SJ som kom till tals, medan den vanligaste aktören som uttalade sig i Göteborgs-Postens puffar var företrädare på kommunal nivå. I Sundsvalls Tidning var det personer ur allmänheten.¹⁷

Tabell 5.3. Aktörer till tals i puffar och programlöp (antal)

	Dagstidningar	Tv	Ekot	Totalt
Myndigheter*	15	3	2	20
SJ	3	1	4	8
Allmänhet	4	1	1	6
Företag, allmänt	3	-	1	4
Expert	2	-	-	2
Politiker, inkl regeringen	2	-	-	2
Transportbolag, övr. offentliga	1	-	-	1
Energiföretag	-	1	-	1
Medier	1	-	-	1
Antal aktörer	31	6	8	45

* Kategorin Myndigheter inkluderar statliga myndigheter, kommun och landsting.

** Kategorin Transportbolag, övr. offentliga omfattar kommunala och regionala transportbolag.

De enda namngivna personer som kom till tals i mer än en puff eller löpsedel var SJ:s styrelseordförande Ulf Adolfson och SJ:s VD Jan Forsberg, som uttalade sig i två puffar/programlöp vardera.

Omtalade aktörer

Det var märkbart fler aktörer som blev omnämnda i puffarna och programlöpen än det var aktörer som kom till tals, men fortfarande förekom de endast i drygt var tredje artikel eller inslag.

¹⁷ Se tabell II i Bilaga A.

Tabell 5.4. Omtalade aktörer i puffar och programlöp (antal)

	Dagstidningar	Tv	Ekot	Totalt
Allmänhet	28	-	-	28
Myndigheter*	19	3	-	21
SJ	8	2	1	11
Politiker	2	1	-	3
Energiföretag	2	1	-	3
Företag, allmänt	2	1	-	3
Transportbolag, övr. offentliga**	2	-	-	2
Transportföretag, privat	1	-	-	1
Antal omnämnda aktörer	64	8	1	73

* Kategorin Myndigheter inkluderar statliga myndigheter, kommun och landsting.

** Kategorin Transportbolag, övr. offentliga omfattar kommunala och regionala transportbolag.

Den vanligaste omnämnda aktören var representanter för allmänheten, som förekom i drygt var fjärde puff och löpsedelsinslag. Näst vanligast som omnämnd aktör var myndigheter som förekom i var femte, och tredje vanligast var SJ som omnämndes i vart tionde. Allmänheten var endast omnämnd i dagstidningarna, inte någon gång i etermedierna.

I nio av tio fall omnämndes personer och institutioner utan att något omdöme fälldes, det vill säga utan att aktören värderades positivt eller negativt. Av det skälet har ingen särskild granskning gjorts av den saken i förstasides- och löpsedelsmaterialet, utan endast i de mer utförliga tidningsartiklarna och etermedieinslagen som granskas i nästa kapitel.

Drabbade

Snöovädret ställde till med många problem. Det handlade om materiella skador och extraordinära kostnader, men också om att enskilda personer, grupper eller hela samhället på olika sätt drabbades av den ovanliga väderleken.

Sammanlagt 53 puffar och programlöp, knappt vart tredje, framhävde någon drabbad person eller verksamhet.¹⁸ I drygt hälften av fallen handlade det om vanliga människor och i vart femte fall om olika typer av verksamhet som drabbades.

Även denna fråga granskas mer utförligt i följande kapitel.

¹⁸ Se tabell III i Bilaga A.

6. Nyheterna om snöovädret

I det samlade nyhetsmaterialet om snöovädret och dess följder vintern 2009-2010 har totalt 1 861 nyhetsartiklar och –inslag granskats. I denna siffra ingår allt nyhetsmaterial, både det på förstasidorna/löpsedlarna och det som finns inne i tidningarna och nyhetssändningarna. I detta kapitel redovisas resultaten av denna undersökning. Däremot ingår inte ledare, debattartiklar, krönikor, insändare eller andra typer av opinionsmaterial här.

Nyheternas sakfrågor

Något fler än hälften, 52 procent, av alla analyserade nyhetsartiklar och –inslag om snöovädret och dess följder innehöll mer än en aspekt av händelserna, vilket här innebär att mer än en sakfråga togs upp.¹⁹ Det medför att antalet sakfrågor i tabell 6.1. överstiger antalet undersökta artiklar och inslag. Det innebär också att ett ämne som vädret, som utgjorde 19 procent av alla registrerade sakfrågor i själva verket förekom i nästan 30 procent av alla artiklar och inslag.

Tabell 6.1. Sakfrågor i nyhetsartiklar och inslag (procent)

	Dagstidningar	Nättidningar	Tv	Ekot	Totalt
Trafikproblem	23	38	33	30	31
Väder	20	17	22	19	19
Ekonomi	8	8	6	10	8
Snöröjning	11	4	6	3	7
Personskador	9	6	4	3	7
Materiella skador	7	4	7	2	6
Varningar	5	5	5	15	5
Trafikolyckor	4	7	3	3	5
Energi	4	4	8	8	5
Ansvarsfråga/ansvarutkrävande	1	2	2	2	2
Annat problem	6	4	5	3	5
Övrig sakfråga	1	1	1	3	1
Summa	100	100	100	100	100
Antal sakfrågor	1221	1172	329	102	2824

Vädret i sig var givetvis ett av de dominerande ämnena i rapporteringen om snöovädret, men ännu mer förekom trafikproblemen. Dessa två sakfrågor dominerade rapporteringen i alla de analyserade medierna. Trafikproblemen, som med 31 procent alltså var den allra vanligaste sakfrågan i nyhetsmaterialet, präglade innehållet i mer än hälften av alla nyhetsinslag. De handlade mycket om problem på Västra stambanan och med Öresundstågen, om försenad järnvägstrafik och nedisade växlar, inställda bussar, tunnelbanetåg och spårvagnar samt om halka, sandning och igensnöade vägar.

Mest uppmärksamhet fick trafikproblemen i nättidningarna, minst i de tryckta dagstidningarna. På nätet utgjorde trafikproblem och/eller trafikolyckor nästan hälften av alla sakfrågor. En trolig förklaring är att nätmedierna med sina ständiga uppdateringar i högre utsträckning rapporterade om pågående problem, och därigenom kunde hjälpa och vägleda allmänheten i akuta trafiklägen, medan dagstidningarna först i efterhand kunde redovisa vad som inträffat.

¹⁹ De två mest framträdande sakfrågorna i varje artikel och inslag har därför klassificerats. Med framträdande menas den eller de sakfrågor som fått mest utrymme och/eller lyfts fram i rubrik och ingress. Sakfrågorna har samlats i mer övergripande kategorier. För en detaljerad förteckning av alla klassificerade sakfrågor se Bilaga B.

Den näst vanligaste sakfrågan, alltså vädret, kunde exempelvis handla om kyla, blåst och snöfall som inträffat eller var på väg. I Aftonbladet och Sydsvenskan var detta den enskilt största sakfrågan.

Det fanns även andra skillnader mellan medierna. I Aftonbladet uppmärksammades exempelvis personskador och trafikolyckor i en större del av artiklarna än i övriga medier, och de lokala morgontidningarna rapporterade mer om snöröjning. Ekot varnade i betydligt högre grad än de andra medierna för problem eller faror i samband med vädret, något som också avspeglades i sändningarnas programlöp.

Frågan om ansvar och ansvarsutkrävande för de uppkomna problemen fick däremot liten uppmärksamhet, totalt utgjorde detta ämne bara 2 procent av sakområdena. När det ändå förekom var det i samband med att nya snömängder ytterligare försvårade trafikproblemen. Störst uppmärksamhet fick frågan därför i samband med snön som kom de två sista veckorna i februari. Inte heller trafikolyckor, varningar eller energifrågor blev stora ämnen i samband med snöovädret. Av alla sakområden utgjorde dessa endast 5 procent vardera.

Sakfrågornas rangordning varierade något under den analyserade tremånadersperioden. Under den första rapporteringstoppen, vecka 1 i början av januari, dominerade frågor om vädret men också frågor som rörde energi fick relativt stor uppmärksamhet framför allt i tv:s nyhetsprogram och i nättidningarna. Inslagen handlade då mycket om elpriserna, men också om elförsörjningen och elnätet.

Under den andra nyhetstoppen, vecka 5 i början på februari, fick förutom trafikproblem och väder dessutom nyheter om snöröjning en hel del uppmärksamhet, främst i dagstidningarna och tv. Under den sista toppen, i vecka 8 i slutet på februari, lyftes förutom trafikproblemen också frågor om ekonomi fram, särskilt i nättidningarna och i Ekot. Det handlade till exempel om resegaranti, kostnader för snöröjningen och extraordinära samhälleliga utgifter på grund av alla trafikförseningar.

Nyheterens platser och orter

Som redan nämnts drabbade snön och kylan hela Sverige, vilket gjorde att det fanns nyheter om saken från hela landet i de undersökta medierna. Hälften av alla nyheterna, 51 procent, handlade emellertid om händelser som berörde bara en plats eller ort. En stor del av nyhetsrapporteringen om snöovädret och dess följder kan därför sägas ha haft en lokal vinkel.²⁰

Tabell 6.2. Berörd plats och ort i nyheterna (procent)

	Dagstidningar	Nättidningar	Tv	Ekot	Totalt
Hela Sverige/flera orter	41	48	65	50	47
Götaland/södra Sverige	32	27	17	15	28
Svealand/Mellansverige	9	17	12	6	13
Norrland	17	6	4	3	10
Utländsk plats/ort	-	-	1	-	0
Plats/ort saknas	1	3	1	26	3
Summa	100	100	100	100	101
Antal artiklar/inslag	810	769	213	69	1861

Men sammantaget var, precis som i puffarna och programlöpen, nyheternas största enskilda arena hela Sverige med 47 procent. Näst vanligast var nyheter som berörde Götaland och södra Sverige, 28 procent, och på en tredje plats kom nyheter om Svealand och Mälardalen med 13 procent. Flest nyheter som berörde hela landet hade tv där knappt två tredjedelar av alla inslag hade denna form av riksperspektiv. Också i Ekot och i nättidningarna var det riksnyheter som fick störst utrymme.

²⁰ För varje nyhetsartikel och -inslag har den plats eller ort som i huvudsak berörts klassificerats. Händelser som berörde flera orter, exempelvis ett tåg som fastnade i Hallsberg och därigenom påverkade järnvägstrafiken på många orter över hela landet, har förts till kategorin kallad Hela Sverige/flera orter.

Inte förvånande fanns det påtagliga skillnader mellan de undersökta medierna när det gällde vilka platser eller orter de rapporterade om.²¹ I medierna utgivna i Göteborg, Malmö och Sundsvall handlade drygt hälften av nyheterna om händelser som berörde det egna geografiska spridningsområdet, i Stockholmsmedierna var motsvarande andel 35 procent. I riksmidierna handlade däremot två tredjedelar av nyheterna om hela Sverige eller om flera orter.

Resultaten visar vidare att rapporteringen om snöovädret nästan uteslutande hade fokus på Sverige och svenska förhållanden. Endast i två inslag i Rapport gjordes utblickar mot ovädret och dess effekter i andra länder.

Aktörer i nyheterna

I det undersökta nyhetsmaterialet om snön och kylan kom allt som allt 3 468 aktörer till tals på något sätt, och i samma material blev 2 411 aktörer omtalade eller omnämnda.²² Bakom indelningen i aktörer som kom till tals och omtalade aktörer ligger antagandet att den person, företag eller institution som fick uttala sig i större utsträckning kunde påverka mediebildens av händelserna och förhållandena än de som endast omtalades av andra.

De som kom till tals

De två aktörskategorier som oftast kom till tals i samband med snöovädret var myndigheter och personer ur allmänheten. Av alla som kom till tals utgjorde myndigheterna 44 procent och allmänheten 18 procent. Tillsammans utgjorde de därmed nästan två tredjedelar av alla aktörer som fick uttala sig.

Alla mest förekom myndigheterna i nättidningarna, där de utgjorde 48 procent av alla aktörer som kom till tals. Just i nättidningarna förekom representanter för SJ näst mest med 12 procent. I sydsvenskan.se utgjorde dessa två aktörer tillsammans tre fjärdedelar eller 73 procent av alla som kom till tals. De båda aktörskategorierna återspeglar tydligt att trafikproblem, främst rörande järnvägen, var den största enskilda sakfrågan i medierna i samband med snöovädret.

Tabell 6.3. Aktörer till tals i nyheterna (procent)

	Dagstidningar	Nättidningar	Tv	Ekot	Totalt
Myndigheter*	41	48	29	42	44
Allmänhet	23	10	34	27	18
Företag, allmänt	12	7	8	5	9
SJ	5	12	7	10	8
Transportbolag, övr. offentliga**	5	8	1	1	6
Expert	3	3	6	3	3
Energiföretag	3	2	5	4	3
Politiker, inkl regeringen	3	5	5	6	3
Medier	1	3	1	-	2
Transportföretag	2	2	4	1	2
Övrig aktör	2	1	1	3	1
Summa	100	100	100	100	100
Antal aktörer	1474	1549	328	117	3468

* Kategorin Myndigheter inkluderar statliga myndigheter, kommun och landsting.

** Kategorin Transportbolag, övr. offentliga omfattar kommunala och regionala transportbolag.

²¹ Se tabell IV i Bilaga A.

²² Upp till tio olika aktörer som kommer till tals och tre omnämnda har klassificerats per artikel/inslag. Som aktör har räknats personer, institutioner och organisationer som antingen uttalat sig direkt och/eller refererats i artikeln eller inslaget, eller som någon annan har talat om. Antalet aktörer kan därför överstiga antalet artiklar och inslag i tabellerna.

Allmänheten kom mest till tals i tv, och då något oftare i Rapport, 36 procent, än i Nyheterna, 33 procent. Också i Aftonbladet utgjorde allmänheten en stor andel av dem som kom till tals. Där utgjorde de 33 procent. I Ekot och Dagens Nyheter utgjorde representanter för allmänheten en något mindre del, 27 procent. I DN var merparten av dessa resenärer på olika typer av transportmedel.²³

Den tredje vanligaste kategorin som kom till tals i mediernas nyheter var representanter för andra företag än sådana som sköter kollektivtrafik och elförsörjning. Det kunde handla om privata snöröjare och taksrottare, vedproducenter, åkerifirmor, bönder och i vissa fall industrier. Knappt var tionde aktör representerade något sådant företag. För det mesta handlade det om lokala företag som kom till tals i morgontidningarna, allra mest i Sundsvalls Tidning där de utgjorde 21 procent.

På fjärde plats kom representanter för SJ, som utgjorde 8 procent av aktörerna i alla undersökta medier, och på femte plats kom representanter för lokaltrafikbolagen. När man lägger ihop olika typer av transportbolag som kom till tals i rapporteringen ser man att sammanlagt var sjätte aktör representerade SJ, Stockholms Lokaltrafik (SL), Västrafik, Skånetrafiken eller något privat transportföretag. Ännu vanligare var de i nättidningarna där de utgjorde drygt var femte aktör, vilket avspeglar den stora uppmärksamhet som trafikfrågorna fick i dessa medier.

Däremot kom politiker, inklusive regeringen, ganska lite till tals i de undersökta medierna, och detsamma gällde representanter för energiföretag, experter och medier. När de kom till tals handlade det för politikernas del ofta om att uttala sig i artiklar och inslag som handlade om trafikproblem och i viss mån om utkrävande av ansvar för de problem som uppstått. För energiföretagen handlade det vanligtvis om energifrågor och för experterna om att kommentera eller uttala sig om vädret som sådant. För mediernas del handlade det om att de hämtade nyheter från och därigenom refererade till varandra, och då lät det andra mediet komma till tals. Med undantag för trafikproblemen och vädret fick ingen av dessa sakfrågor särskilt stor uppmärksamhet i nyhetsrapporteringen, vilket förklarar att de aktuella grupperna sällan kom till tals.

Av personerna som kom till tals var männen mer än dubbelt så många som kvinnorna. Totalt var 70 procent män och 30 procent kvinnor. Lägst andel kvinnor hade etermedierna med 28 procent, högst andel hade nättidningarna med 31 procent. Det enskilda medium där kvinnorna förekom minst var dock Göteborgs-Posten där de endast utgjorde 26 procent av dem som kom till tals.

Högst andel kvinnor som fick uttala sig i nyheterna om snöovädret fanns bland politikerna med 50 procent, följt av personer ur allmänheten där de utgjorde 42 procent. Lägsta andelen fanns bland energiföretag och experter där kvinnorna utgjorde 14 procent vardera.

Aktörer som andra talade om

Aktörerna som kom till tals yttrade sig ofta om andra personer, offentliga institutioner eller om något företag. Men det skedde inte alltid. Upp till tre omtalade aktörer per artikel eller inslag har klassificerats.

De fyra mest omtalade kategorierna var desamma som i listan över dem som kom till tals, men ordningsföljden är delvis en annan. Myndigheterna toppar dock med 45 procent, vilket innebär att de omtalades tre gånger så ofta som allmänheten med 14 procent. Tredje mest omtalade kategorin var SJ med 11 procent (tabell 6.4).

Allra mest omtalade blev myndigheterna i sydsvenskan.se där 62 procent av alla omtalade var en myndighet eller myndighetsperson. I Rapport var motsvarande siffra 55 procent. Minst omtalade var de i Stockholmsmedierna aftonbladet.se, dn.se, Aftonbladet och Nyheterna i TV4.²⁴

Aftonbladet och aftonbladet.se utmärkte sig också som de medier där personer ur allmänheten i ovanlig stor utsträckning förekom i rollen som omtalad med 37 respektive 43 procent av alla omtalade aktörer, vilket är två till tre gånger så ofta som i de övriga medierna. I dessa medi-

²³ Se tabell V i Bilaga A.

²⁴ Se tabell VI i Bilaga A.

er fanns alltså i extra stor utsträckning artiklar om hur vanliga människor drabbades av och hanterade snön, kylan och de problem som vädret medförde.

Tabell 6.4. Omtalade aktörer i nyheterna (procent)

	Dagstidningar	Nättidningar	Tv	Ekot	Totalt
Myndigheter*	46	44	46	47	45
Allmänhet	17	13	11	18	14
SJ	9	14	11	12	11
Företag, allmänt	11	5	7	6	7
Transportbolag, övr. offentliga**	6	9	1	6	7
Energiföretag	5	4	13	12	5
Medier	2	8	1	0	5
Politiker, inkl regeringen	1	1	5	0	2
Transportföretag	1	2	2	0	1
Försäkringsbolag	2	1	1	0	1
Expert	0	0	3	0	0
Summa	100	100	100	100	100
Antal omtalade aktörer	1009	1211	174	17	2411

* Kategorin Myndigheter inkluderar statliga myndigheter, kommun och landsting.

** Kategorin Transportbolag, övr. offentliga omfattar kommunala och regionala transportbolag.

I Stockholmstidningarna förekom också transportbolagen oftare i rollen som omnämnda. De omnämnda transportföretagen var främst SJ, SL och MTR, ett privat transportbolag som driver Stockholms tunnelbana. Allra mest omnämnda blev de i dn.se, 33 procent, och i aftonbladet.se, 27 procent.

En grupp som förekom i mycket liten utsträckning var regeringen och övriga politiker på riks-, regional och kommunal nivå. I tv utgjorde de 5 procent av de omnämnda, i övriga medier förekom de ännu mindre eller inte alls.

Topplistan

I de undersökta nyhetsartiklarna och inslagen var det några namngivna personer som återkom fler än en gång, och som tillsammans kan sägas utgöra ett slags aktörernas topplista. För samtliga gällde att de kom till tals betydligt fler gånger än de blev omnämnda.

De två enskilda personer som förekom flest gånger i nyhetsrapporteringen om snökaoset var SJ:s VD Jan Forsberg, och infrastrukturminister Åsa Torstensson. På tredje plats, men bara hälften så ofta som Forsberg, förekom generaldirektören för Banverket Minoo Akhtarzand.

Tabell 6.5. Aktörernas topplista (antal artiklar och inslag)

	Aktör till tals	Omtalad aktör	Totalt
Jan Forsberg, VD SJ	44	9	53
Åsa Torstensson, infrastrukturminister (C)	39	7	46
Minoo Akhtarzand, GD Banverket	22	3	25
Fredrik Reinfeldt, statsminister (M)	13	6	19
Claes Tingvall, trafiksäkerhetsdir., Vägverket	9	3	12
Sten Tøglfors, försvarsminister (M)	9	-	8
Ulf Adolfsson, styrelseordförande SJ	9	-	9
Maud Olofsson, näringsminister (C)	5	2	7
Mona Sahlin, oppositionsledare (S)	4	-	4

Samtliga tre i topp förekom i samband med nyheter om trafikproblem, ekonomiska frågor och till viss del i artiklar och inslag om utkrävande av ansvar för de uppkomna problemen. I första hand handlade det då om järnvägen.

På fjärdeplatsen återfinns statsminister Fredrik Reinfeldt, följd av Vägverkets trafiksäkerhetsdirektör Claes Tingvall.

Kritik och beröm

I några av artiklarna och inslagen från snöovädret framfördes tydliga och uttalade synpunkter i form av kritik och beröm på hur de omtalade aktörerna tog ansvar, skötte sina uppgifter och på andra sätt betedde sig i samband med snöovädret. Alla sådana positiva och negativa synpunkter som riktades mot en annan aktör i de undersökta artiklarna och inslagen har klassificerats.

Tabell 6.6. Värdeomdömen för omtalad aktör, antal omdömen och index.

	Positivt omdöme	Negativt omdöme	Neutralt omdöme	INDEX
Politiker, inkl regeringen	1	9	36	-17
SJ	5	53	219	-17
Transportbolag, övr. offentliga**	4	20	146	-9
Energiföretag	1	9	113	-7
Företag, allmänt	0	11	168	-6
Myndigheter*	13	45	1028	-3
Försäkringsbolag	0	1	28	-3
Allmänhet	3	11	333	-2
Transportföretag	1	1	34	0
Expert	0	0	10	0
Medier	0	0	116	0

* Kategorin Myndigheter inkluderar statliga myndigheter, kommun och landsting.

** Kategorin Transportbolag, övr. offentliga omfattar kommunala och regionala transportbolag.

Kommentar: Index har räknats ut enligt följande formel: $I = 100 \times (a-b)/(a+b+c)$, där a = alla positiva omdömen, b = alla negativa omdömen och c = alla neutrala omdömen. Indexvärdet kan gå från -100 då alla omdömen är negativa till + 100 då alla omdömen är positiva.

Resultaten visar att aktörerna i samtliga fall fick mer kritik än beröm. I bästa fall blev de omtalade på ett neutralt och värderingsfritt sätt. Mest kritik fick regeringen och övriga politiker samt SJ. En skillnad bör dock framhållas och det är att SJ var en av de aktörer som förekom oftast i artiklarna och inslagen, sammanlagt 569 gånger, medan politikerna var en av de mer sällsynta aktörerna och förekom totalt endast 164 gånger. Man kan också notera att myndigheterna, som var den i särklass vanligaste aktören i samband med nyheterna om snökaoset, visserligen blev kritiserade, men sammantaget endast i begränsad utsträckning.

Mot slutet av februari då ytterligare ett stort snöoväder drabbade Sverige intensifierades kritiken dock mot flera av de aktörer som på något sätt hade att hantera följderna av de stora snömassorna och kylan. För politikerna och SJ sjönk indexvärdena till -33 respektive -27, för de kommunala transportbolagen till -15 och för energiföretagen till -10. För myndigheternas del tilltog däremot inte kritiken och för försäkringsbolagen mildrades den till och med.

Sammantaget var dock inte kritiken särskilt från. En förklaring kan vara att samtliga aktörer utom energiföretag och medier kom till tals mycket oftare än de blev omtalade, vilket innebar att de i stor utsträckning kunde prägla bilden av det egna agerandet.

Resultaten av undersökningen visar därför att nyhetsrapporteringen om snöovädret på det hela taget knappast kännetecknades av någon utpräglad kritisk ton. Det utesluter dock inte att enskilda aktörer kan ha blivit hårt åtgångna vid enstaka tillfällen.

De som hölls ansvariga

I sammanlagt 9 procent av nyhetsartiklarna och -inslagen utpekade någon aktör någon annan person, företag eller institution som ansvarig för hanteringen av de problem som snöfallen och iskylan medförde. I några fall förekom det att mer än en aktör utpekades som ansvarig i samma artikel eller inslag, och i dessa fall har alla angivna registrerats som ansvariga.

De två aktörer som oftast utpekades som syndabockar var myndigheterna, framför allt Banverket och kommunala aktörer med ansvar för bl. a. snöröjning, och SJ. Tillsammans angavs de som ansvariga för uppkomna problem i över hälften av de fall där det fanns någon utpekad ansvarig. På tredje plats kom politikerna, inklusive regeringen.

I vissa fall var det enstaka personer som uppgavs vara ansvariga. De två personer som då förekom mest var infrastrukturminister Åsa Torstensson och Banverkets generaldirektör Minoo Akhtarzand.

Tabell 6.7. Aktörer som utpekades som ansvariga (procent)

	Dagstidningar	Nättidningar	Tv	Ekot	Totalt
Myndigheter*	35	21	39	13	29
SJ	13	42	15	75	27
Politiker, inkl regeringen	21	13	12	13	16
Energiföretag	9	8	12	0	9
Företag, allmänt	9	2	0	0	5
Transportbolag, övr. offentliga**	6	5	0	0	5
Transportföretag	0	4	8	0	2
Allmänhet	1	2	4	0	2
Vag/oidentifierad aktör	6	2	12	0	5
Summa	100	100	100	100	100
Antal ansvariga aktörer	100	85	26	8	219

* Kategorin Myndigheter inkluderar statliga myndigheter, kommun och landsting.

** Kategorin Transportbolag, övr. offentliga omfattar kommunala och regionala transportbolag.

Myndigheternas ansvar lyftes oftast fram i Sydsvenskan, Sundsvalls Tidning och Rapport i SVT, medan framför allt aftonbladet.se och Ekot riktade ansvarsfrågan mot SJ. Över huvud taget riktade de som uttalade sig i huvudstadens medier i större utsträckning ansvarsfrågan mot transportbolagen än vad aktörer i övriga undersökta medier gjorde. I Dagens Nyheter, dn.se och aftonbladet.se utpekades Stockholms lokaltrafik, SL, i många fall som ansvarig för uppkomna problem och svårigheter. I Aftonbladet.se och ännu mer i Nyheterna i TV4 utpekades också MTR, det privata företaget som sköter driften av Stockholms tunnelbana.

Det bör påpekas att det i de flesta artiklarna och inslagen inte fanns någon utpekad ansvarig, och att siffrorna i tabellen ovan alltså bygger på ganska få artiklar och inslag i respektive medium.

De som var drabbade

Knappt varannan analyserad artikel och inslag lyfte fram eller var på annat sätt vinklad på personer, verksamheter eller institutioner som drabbades av snöovädret och dess följder. Det handlade om personskador och materiella skador, men också om ekonomiska konsekvenser för olika verksamheter, regioner eller hela samhället. Totalt var 44 procent av nyheterna vinklade på sådana drabbade.

Tabell 6.8. Drabbade personer, verksamheter och institutioner i nyheterna (procent)

	Dagstidningar	Nättidningar	Tv	Ekot	Totalt
Enskild/fåtal	64	61	54	41	60
Grupp	6	2	4	2	4
Företag	5	7	1	8	5
Verksamhet	13	16	14	33	16
Samhälle	14	14	26	18	16
Summa	100	100	100	100	100
Antal artiklar/inslag	361	341	72	52	826

I 60 procent av artiklarna där det fanns någon drabbad var det en eller ett fåtal enskilda personer som stod i fokus. Snöovädret drabbade människor på olika sätt, i vissa fall allvarligt. Många skadades i trafik- och halkolyckor och en del av tak som brakade samman eller av nedrasande snömängder. I två fall inträffade dödsolyckor till följd av takras och halka. Men artiklarna och inslagen handlade också om människor som kom för sent till jobbet eller till andra resmål, eller som inte kom i väg över huvud taget.

Framför allt dags- och nättidningarna, men också i viss mån tv, lyfte fram enskilda drabbade. Allra tydligast var detta perspektiv i Aftonbladet där fyra av fem artiklar fokuserade på enskilda personers problem och svårigheter i samband med snön och kylan.

På delad andra plats i listan över drabbade kom olika verksamheter. Dessa lyftes dock fram betydligt mera sällan, och utgjorde bara vart sjätte fall, eller 16 procent. Rapporteringen handlade då framför allt om hur snömängderna, isbildningen och kylan hindrade eller helt stoppade trafiken med bil, färja eller tåg. Det förekom också några inslag om andra drabbade verksamheter, som att skolresor ställdes in, att brevbärarna inte kunde dela ut posten, att uteblivna sockerleveranser försvårade godis- och läskproduktionen och om hinder för elförsörjningen.

På delad andra plats kom artiklar och inslag som tog upp snöovädrets konsekvenser för många människor, regioner eller för samhället som helhet. De kunde handla om hur snöröjningen riskerade att spräcka kommunernas budget eller att snömassorna helt eller delvis riskerade att förlama elförsörjningen och framkomligheten i hela regioner. Dessa aspekter på hur snöovädet drabbade Sverige lyftes särskilt fram i Ekot.

Snöovädrets två huvudaktörer

Så här långt har resultaten visat att särskilt två aktörer – myndigheter och allmänhet – dominerade nyheterna om snöovädet vintern 2009-2010. Nedan följer en fördjupad analys av dessa aktörer och hur de beskrevs i medierna.

Myndigheterna i rapporteringen

I tidigare tabeller har alla myndigheter som kom till tals i nyheterna i samband med snöovädet redovisats i en och samma kategori. I själva verket var det en hel rad olika myndigheter som involverades i händelserna och som uttalade sig i de analyserade medierna. Av dessa var 22 procent kommuner och/eller kommunala myndigheter, 4 procent regionala och 74 procent statliga myndigheter. Siffrorna återspeglar tydligt att ansvaret för stora delar av de offentliga kommunikationerna liksom ansvaret för meteorologiska och hydrologiska mätningar och prognoser ligger på statlig nivå. Av de statliga myndigheterna var det också SMHI, Banverket, Polisen och Vägverket som kom mest till tals.

Tabell 6.9. Myndighetsaktörer som kom till tals i nyheterna (procent)

	Dagstidningar	Nättidningar	Tv	Ekot	Totalt
Kommun/kommunala myndigheter	29	15	36	19	22
<i>Räddningstjänsten</i>	8	6	13	4	7
<i>Snöröjare, isbrytare, takröjare, bärgare</i>	5	1	17	10	4
<i>Skola/förskola</i>	3	1	1	4	2
<i>Övriga kommunala myndigheter</i>	14	7	5	-	10
Regionala myndigheter	5	2	7	4	4
Statliga myndigheter	66	83	57	77	74
<i>SMHI</i>	27	20	12	23	23
<i>Banverket</i>	8	21	15	6	15
<i>Polisen</i>	9	21	2	8	14
<i>Vägverket</i>	13	12	13	10	13
<i>Sjöfartsverket</i>	2	1	7	6	2
<i>Luftfartsverket</i>	1	2	0	6	1
<i>Boverket</i>	2	1	1	2	1
<i>Försvarsmakten</i>	0	1	4	2	1
<i>Konsumentverket</i>	0	1	0	0	1
<i>Övriga statliga myndigheter</i>	4	3	4	12	3
Summa	100	100	100	100	100
Antal myndighetsaktörer	608	752	96	48	1504

Kommentar: I kategorin övriga statliga myndigheter ingår bland andra Arbetsmiljöverket, Kustbevakningen, Energimarknadsinspektionen, MSB, Strålsäkerhetsmyndigheten, Energimyndigheten, Socialstyrelsen, Vattenverket, Skatteverket och Näringsdepartementet.

Mest framträdde de statliga myndigheterna i nättidningarna med 83 procent. Om man ser till enskilda medier var de dock allra vanligast i Dagens Nyheters pappersupplaga där de utgjorde nio av tio av de myndighetsaktörer som kom till tals, vilket var betydligt mer än i de rikstäckande etermedierna. I tidningarna från Göteborg, Malmö och Sundsvall låg motsvarande andel på drygt två tredjedelar.²⁵

Föga förvånande fick kommuner och kommunala myndigheter större utrymme i de lokala medierna, men allra mest utrymme fick kommunerna i tv:s nyhetssändningar där gott och väl en tredjedel, 36 procent, av alla myndigheter som kom till tals representerade den kommunala nivån. I Nyheterna i TV4 utgjorde exempelvis Räddningstjänsten 18 procent. I Rapport fick snöröjare, isbrytare, takröjare och bärgare tillsammans motsvarande andel.

I tre fall av fyra var det enskilda individer som uttalade sig för respektive myndighet, och i drygt hälften av alla tillfällen, 54 procent, var det då en man och i 21 procent en kvinna. I återstående 25 procent av tillfällena var det myndigheten som sådan som gjorde uttalandet utan att det refererades till någon person.

Myndigheterna och sakfrågorna

När kommunerna och de kommunala myndigheterna kom till tals handlade artiklarna och inslagen mest om snöröjning och om materiella skador. De senare kunde handla om takras och nedrasandesnömassor som bland annat orsakade skador på parkerade bilar (tabell 6.10).

Tabell 6.10. Myndigheternas sakfrågor (procent)

	Kommun/ kommunala myndigheter	Landsting/ regionala myndigheter	Statliga myndigheter	Totalt
Trafikproblem	10	-	37	30
Väder	7	10	29	24
Personskador	10	61	10	12
Snöröjning	27	3	4	9
Trafikolyckor	3	7	8	7
Materiella skador	18	-	3	6
Varningar	11	10	4	5
Ekonomi	6	-	3	3
Annat problem	6	10	1	3
Energi	1	-	2	2
Ansvarsfråga/ansvarutkrävande	1	-	0	0
Övrig sakfråga	1	-	0	0
Summa	100	100	100	100
Antal sakfrågor	192	31	716	939

Ladstingen och myndigheterna på regional nivå uttalade sig mest när nyheterna handlade om personskador. De som då kom till tals var ofta läkare eller annan sjukvårdspersonal. Det bör dock noteras att de regionala myndigheterna uttalade sig i mycket få artiklar och inslag.

De statliga myndigheterna kom mest till tals i samband med frågor om trafikproblem och väder.

²⁵ Se tabell VII i Bilaga A.

Myndigheternas argumentation och tonläge

I undersökningen har också noterats innehållet i de argument som framförts av aktörerna som kom till tals. Det som undersökts är dels om aktörerna riktat kritik mot eller bemött kritik från någon annan aktör, dels tonläget i argumentationen. I båda fallen har det huvudsakliga perspektivet respektive tonläget registrerats.

I undersökningen om argumentationens perspektiv har registrerats om myndigheterna i huvudsak beskrev faktiska sakförhållanden, uttryckte kritik mot annan aktör, bemötte kritik eller bad om ursäkt när de uttalade sig i olika frågor.

Tabell 6.11. Huvudperspektiv i myndigheternas argumentation (procent)

	Beskriver sakförhållanden	Uttrycker kritik mot annan aktör	Bemöter kritik	Ber om ursäkt, erkänner misstag	Summa	Antal aktörer till tals
Kommun/kommunala myndigheter	96	3	1	1	101	335
Landsting/regionala myndigheter	98	-	-	2	100	56
Statliga myndigheter	94	3	2	2	101	1113
Totalt	95	3	1	1	100	1504

Resultaten visar att myndigheterna i huvudsak beskrev faktiska sakförhållanden då de kom till tals i medierna. Oftast handlade det om att redovisa vilka åtgärder som vidtagits och vilka ansträngningar som gjorts för att komma till rätta med redan uppkomna eller väntande problem. Bara i ett fåtal fall bestod uttalandena i huvudsak av kritik mot annan aktör, bemötande av kritik eller av att myndigheterna bad om ursäkt och erkände fel som begåtts.

I de allra flesta fallen var tonläget från myndigheternas sida också neutralt. Undersökningen har här gällt om aktören var uppgiven, irriterad, positiv eller just förhöll sig neutral till den sakfråga som artikeln eller inslaget handlade om.

Tabell 6.12. Tonläge hos myndighetspersoner som kom till tals (procent)

	Neutralt	Uppgivet	Irriterat	Positivt	Oklart	Summa	Antal aktörer till tals
Kommun/kommunala myndigheter	93	2	2	2	2	101	335
Landsting/regionala myndigheter	91	2	-	2	5	100	56
Statliga myndigheter	97	-	-	1	1	99	1113
Totalt	96	1	1	1	2	101	1504

Att myndigheternas tonläge till största delen var neutralt sammanfaller väl med att de i huvudsak beskrev faktiska sakförhållanden. Bland de kommunala myndigheter som uttalade sig fanns dock ett litet fåtal som uttryckte uppgivenhet eller irritation, men också några som var positiva. Även bland de regionala myndigheterna som kom till tals förekom några få fall med både uppgivet och positivt tonläge, men det rörde sig då om mycket få aktörer. Bland de statliga myndigheterna, som var flest bland dem som kom till tals i nyheterna om snöovädret, var tonläget neutralt i nästan samtliga undersökta nyhetsartiklar och -inslag.

Sammanfattningsvis kan man alltså konstatera att myndigheterna, och då särskilt statliga myndigheter, ofta kom till tals i nyheterna i samband med snöovädret och att de då i huvudsak uttalade sig i nyheter som handlade om trafikproblem och väder. Till allra största delen uttalade de sig om faktiska sakförhållanden och höll en neutral ton i sina uttalanden.

Allmänheten i nyheterna

Också den kategori som i redovisningen kallats allmänheten, och som sammantaget var den näst största gruppen aktörer som kom till tals, kan delas in i flera olika undergrupperingar. Gemensamt för dem alla var att de i nyheterna inte representerade någon annan än sig själv.

Sammantaget kom representanter ur allmänheten till tals i 295 artiklar och inslag, och i de flesta fallen kom mer än en person till tals i var och en av artiklarna eller inslagen. Totalt utgjorde gruppen 620 personer.

I drygt två tredjedelar av fallen framträdde personerna ur allmänheten utan att ha någon särskild roll. Det handlade då om vanliga människor som beskrev hur de hade påverkats eller drabbats av snömassorna och kylan.

Tabell 6.13. Vanliga människor/allmänhet som kom till tals i nyheterna

	Dagstidningar	Nättidningar	Tv	Ekot	Totalt
Resenär tåg	15	25	21	10	18
Resenär övrig	-	1	8	3	3
Trafikant (lokaltrafik)	5	14	4	13	7
Bilist	1	1	5	10	2
Skadad person	5	-	3	3	3
Övrig vanlig person/allmänhet	74	59	61	61	67
Summa	100	100	100	100	100
Antal aktörer allmänhet	331	146	112	31	620

Nästan var tredje framträdde emellertid i egenskap av resenär av något slag, och då företrädesvis som tågresenär. Medierna innehöll ett stort antal artiklar och inslag med personer som berättade om sin väntan på tågstationer, färjelägen och busshållplatser. I ett fåtal fall handlade det också om personer som skadats, exempelvis i halkolyckor eller av snö som rasat ner från tak.

I Stockholmsmedierna Dagens Nyheter och dn.se förekom särskilt många lokaltrafikresenärer. I dessa medier utgjorde de var fjärde respektive varannan person ur allmänheten som kom till tals. I aftenbladet.se var tågresenärerna den enskilt största gruppen med ungefär hälften. I Göteborgs-, Malmö- och Sundsvallstidningarna kom allmänheten till tals mera ospecificerat utan att ha funktionen av resenär eller skadad.

Drygt hälften, 54 procent, av personerna ur allmänheten som kom till tals var män, och 42 procent var kvinnor. I resterande fall var könet oklart, exempelvis då aktören bara benämndes som resenär.

Allmänhetens sakfrågor

Liksom myndigheterna fick också allmänheten uttala sig om många olika frågor, men ungefär hälften av alla uttalanden gjordes i inslag och artiklar som handlade om trafikproblem och väder. Dessa var ju också de två dominerande sakfrågorna i nyhetsmaterialet som helhet och även de som myndigheterna oftast uttalade sig i samband med.

Tabell 6.14. Allmänhetens sakfrågor (procent)

	Dagstidningar	Nättidningar	Tv	Ekot	Totalt
Trafikproblem	24	37	35	33	30
Väder	21	19	20	20	20
Personskador	12	4	7	7	9
Snöröjning	11	8	3	-	8
Materiella skador	6	6	8	7	7
Varningar	7	6	5	20	7
Annat problem	5	12	3	-	6
Energi	5	0	5	-	4
Ekonomi	3	4	5	-	4
Trafikolyckor	1	4	2	13	3
Ansvarsfråga/ansvarutkrävande	1	2	3	0	2

Övrig sakfråga	3	-	3	0	2
Total	100	100	100	100	100
Antal sakfrågor	148	52	60	15	275

I dagstidningarna kom allmänheten också relativt ofta till tals i artiklar om personskador och snöröjning. Det hänger delvis samman med att dessa frågor fick större uppmärksamhet i de lokala morgontidningarna än i riksmidierna. I nättidningarna, och då särskilt i dn.se, gp.se och sydsvenskan.se kom också allmänheten oftare till tals i samband med andra typer av problem, som exempelvis hemtjänstens matleveranser, att SJ:s hemsida var överbelastad eller att snökaoset lett till att färre människor lämnat blod.

Däremot uttalade sig personer ur allmänheten endast mycket sällan i artiklar och inslag som handlade om ansvarsfrågor och ansvarstagande samt om trafikolyckor, energifrågor och ekonomi.

Allmänhetens argumentation, tonläge och kommentarer

Till skillnad från myndigheterna, som till över 90 procent beskrev sakförhållanden i sina uttalanden, uttalade var fjärde person ur allmänheten kritik mot annan aktör när de kom till tals. I denna del fanns också en tydlig skillnad mellan resenärer som kom till tals och övriga personer ur allmänheten.

Tabell 6.15. Huvudperspektiv i argumentationen hos personer ur allmänheten (procent)

	Beskriver sakförhållanden	Uttrycker kritik mot annan aktör	Bemöter kritik	Ber om ursäkt, erkänner misstag	Summa	Antal aktörer till tals
Resenär	51	49	-	-	100	171
Övrig allmänhet	83	17	-	-	100	456
Totalt	74	26	-	-	100	627

Medan bara var sjätte person ur den övriga allmänheten riktade kritik mot någon annan aktör så var det fallet med nästan hälften av resenärerna som kom till tals. Det går inte att i undersökningen se exakt vilka som resenärerna riktade sin kritik mot, men i de artiklar och inslag där allmänheten uttalade sig utgjorde myndigheterna 60 procent av alla omtalade aktörer. Man kan därför med viss sannolikhet anta att en hel del av allmänhetens kritik riktades mot just kommuner/kommunala myndigheter och statliga myndigheter.

Även i tonläget skilde sig allmänheten från myndigheterna. Medan myndigheternas representanter med mycket få undantag uttryckte sig neutralt då de kom till tals, var allmänhetens uttalanden i betydligt högre grad känsloladdade. Var sjätte person som kom till tals hade ett i huvudsak uppgivet eller irriterat tonläge, och var tionde ett positivt. Minst neutrala i sina uttalanden, mätt på detta sätt, var resenärer, alltså personer vars resor försenats eller förhindrats av väderleken, isbildningen och halkan (tabell 6.16).

Tabell 6.16. Tonläge hos personer ur allmänheten som kom till tals (procent)

	Neutralt	Uppgivet	Irriterat	Positivt	Oklart	Summa	Antal aktörer till tals
Resenärer	56	11	25	8	1	100	171
Övrig allmänhet	75	4	5	13	4	100	456
Totalt	70	5	10	11	3	99	627

I hälften av fallen när allmänheten uttryckte irritation eller uppgivenhet handlade artiklarna eller inslagen om trafikproblem. Och bland dem som vanliga människor höll ansvariga för upp-

komna svårigheter och problem toppade SJ listan, följt av kommuner, kommunala snöröjare och Banverket.²⁶

Också ett tredje mått på hur allmänhetens bedömning av snöovädret och dess följder framställdes i medierna har ingått i analysen. Varje gång någon person ur allmänheten kommenterat transportföretagens, myndigheternas eller olika företags ansvarstagande och agerande i en artikel eller inslag så har det klassificerats. Det gäller också för de kommentarer som fällts om väderleken, snöröjningen och takrasen. Detta oberoende av vilket sakområde som artikeln eller inslaget huvudsakligen handlade om. På det sättet går det att fånga upp allmänhetens kommentarer om olika aktörers ansvar och agerande även om artikeln/inslaget i stort inte handlat om ansvar och ansvarstagande.

Totalt kommenterade personer ur allmänheten ansvarfrågor i samband med snökaoset i 90 artiklar, och i 68 artiklar och inslag kommenterades väderlek, snöröjning och takras. Att siffrorna i vissa fall är högre än så i tabell 6.17 förklaras av att flera kommentarer kunde fällas i samma artikel eller inslag.

Tabell 6.17. Allmänhetens kommentarer (antal artiklar och inslag)

	Kommenterar positivt	Kommenterar negativt
Transportföretagens ansvar och agerande	2	118
Myndigheternas ansvar och agerande*	-	94
Företag/bolags ansvar och agerande	9	62
Kylan och snömängderna	80	83
Snöröjning	-	40
Takras	-	13

* Till Myndigheter räknas statliga myndigheter, kommun och landsting.

I huvudsak rörde det sig om negativa kommentarer, det vill säga kritiska synpunkter på hur olika aktörer agerat och hanterat de problem som väderleken medförde. Flest sådana fick transportföretagen, det vill säga SJ, SL, MTR, Västtrafik och Skånetrafiken. Men också myndigheter och olika andra företag fick negativa kommentarer.

Däremot var människor lika nöjda som missnöjda med väderleken i sig, alltså med kylan och snömängderna. Antalet positiva kommentarer var jämförbart med antalet negativa. Ett visst missnöje uttrycktes dock kring hanteringen av snöröjningen och de takras som följde på nedtyngda tak.

Sammantaget framgår att allmänheten i mediernas framställningar var mest upptagen av trafikproblemen och av vädret som sådant. Den var också mest kritisk till aktörer som hade ansvar på dessa områden, och då främst till sådana som skötte trafiken. Undersökningen visar också att allmänheten konstaterade att det inte var mycket man kunde göra åt vädret, men att samhället borde ha varit bättre förberett på att det kunde komma tillfällen med stark kyla och mycket snö. Kritiken kan dock inte sägas vara massiv.

²⁶ Se tabell VIII i Bilaga A.

7. Opinionsmaterialet

Under vintern förekom det också ett ganska omfattande opinionsmaterial som behandlade snön, kylan och dess verkningar. Som opinionsmaterial räknas här tidningsledare, debattartiklar, personliga krönikor på nyhetsplats samt insändare i tidningar och i radio. Av totalt 216 registrerade inslag av den typen var 29 ledarartiklar, 35 krönikor, 18 debattartiklar och 134 insändare.

Mest opinionsmaterial publicerades i dagstidningarnas pappersupplagor, men det förekom också en hel del i nättidningarna. En kategori opinionsmaterial – debattartiklarna – förekom mer i tidningarnas nätupplagor än i papperstidningarna.

Förutom i tidningarna förekom 28 inslag om snön och kylan i radions Ring P1, samt ett i TV4:s Nyheterna. Det sistnämnda var ett inslag där programledaren läste upp e-post från tittare om höga elpriser.

Tabell 7.1. Det undersökta opinionsmaterialet (antal artiklar och inslag)

	Dagstidningar	Nättidningar	Tv	Ring P1	Totalt
Ledare	19	10	0	0	29
Debattartikel	6	12	0	0	18
Insändare	94	11	1	28	134
Krönika	22	13	0	0	35
Antal artiklar/inslag	141	46	1	28	216

Mest opinionsmaterial publicerades i februari, speciellt under den senare delen av månaden då trafikproblemen var som störst.

Frågorna som togs upp

De frågor som togs upp i mediernas opinionsmaterial var framför allt sådana som gällde trafikproblem och snöröjning.²⁷ Trafikproblemen togs upp i 97 opinionsartiklar och snöröjningen i 75. Vädret som sådant förekom i 34 artiklar och energifrågorna i 15. I lika många artiklar var ansvarsutkrävande ett dominerande ämne. Den diskussionen behandlade om ansvaret skulle läggas på den sittande regeringen eller den förra, samt om ansvarsfördelningen mellan Banverket och trafikföretagen, främst SJ.

I 9 artiklar förekom ekonomifrågor, och då främst frågor om ersättning till resenärer som drabbats av förseningar eller inställda turer.

Tabell 7.2. Sakfrågor i opinionsmaterialet (antal)

	Ledare	Krönikor	Debatt	Insändare	Totalt
Trafikproblem	15	20	12	50	97
Snöröjning	7	7	1	60	75
Väder	4	14	0	16	34
Energifrågor	5	0	3	7	15
Ansvarsutkrävande	6	0	6	3	15
Ekonomi	1	1	3	4	9

Kommentar: Tabellen visar de sex frågor som förekom mest i opinionsmaterialet. I varje text/inslag har den dominerande sakfrågan registrerats, och i förekommande fall också den näst mest dominerande sakfrågan.

²⁷ I varje text har det viktigaste och, i förekommande fall, det näst viktigaste ämnesområdet registrerats. Jfr fotnot om ämnen i kapitel 6.

Det finns vissa skillnader mellan vilka ämnen som togs upp i de olika delarna av opinionsmaterialet. I insändarna – både de i tidningarna och i radions Ring P1 – förekom snöröjningen mest, medan trafikproblemen dominerade i ledarna, debattartiklarna och krönikorna.

Det finns också en tendens att konsekvenserna av problemen diskuterades på olika sätt i det material som medierna producerade själva och det som de fick från allmänheten. I mediernas ledare diskuterades konsekvenserna i form av ansvarsutkrävande, medan insändarmaterialet betonade kraven på ersättning. I debattartiklarna förekom bådadera. Påpekas bör att materialet här är litet.

Berörda platser/orter

Vintern 2009-2010 drabbade ju snön och kylan hela landet, vilket märks i mediernas åsiktsmaterial där nästan hälften av åsiktsartiklarna behandlade problemen som nationella frågor. Det gällde särskilt i medier som sprids över hela landet, som Aftonbladet och radions Ring P1, där 4 inslag av 5 handlade om snön och kylan som nationella problem.

Tabell 7.3. Berörd plats/ort i opinionsmaterialet (antal)

	Riksmedier	Sundsvalls- medier	Stockholms- medier	Göteborgs- medier	Malmö- medier	Totalt
Hela Sverige/flera orter	58	10	22	10	7	107
Norrland	0	20	2	0	0	22
Svealand/Mellansverige	8	0	18	0	0	26
Götaland/södra Sverige	1	0	0	30	25	56
Plats/ort saknas	5	0	0	0	0	5
Totalt	72	30	42	40	32	216

Kommentar: I kategorin Riksmedier ingår Nyheterna 19.00 (TV4), Ekot 16.45 (SR) och Aftonbladet, i Stockholmsmedier ingår Dagens Nyheter och dn.se, i Göteborgsmedier ingår Göteborgs-Posten och gp.se, i Malmömedier ingår Sydsvenskan och sydsvenskan.se och i Sundsvallsmedier ingår Sundsvalls Tidning och ST.nu.

I samtliga morgontidningar kompletterades detta nationella perspektiv med opinionsartiklar som tog upp problemen i den egna regionen. Av de undersökta tidningarna hade särskilt Göteborgs-Posten, Sydsvenskan och Sundsvalls Tidning och deras nätupplagor en hel del lokalt inriktat material om saken, medan Dagens Nyheter och dn.se hade mer av det nationella perspektivet.

Det som morgontidningarna framför allt tog upp ur ett riksperspektiv var problemen med tågtrafiken. Det faktum att tågtransporter just handlar om förflyttning mellan olika orter bidrog säkert till att de i många fall behandlades som en riksfråga. I Sydsvenskan och dess nätupplaga behandlades dock tågtrafiken mera som en lokal fråga än en riksfråga.

Dominerande lokala frågor i alla medier var snöröjningen och lokaltrafiken samt, i Dagens Nyheter och dn.se, frågor om ersättning till resenärer som drabbats av lokaltrafikens förseningar.

Aktörerna

I opinionsmaterialet är det per definition skribenten, eller i ring P1 den som ringer till programmet, som agerar aktivt och har synpunkter på saker i sin omgivning. Insändarskribenternas identitet är ofta oklar, och detsamma gäller dem som ringer till Ring P1. Någon närmare granskning av de agerande går därför inte att göra. Däremot kan man undersöka vilka det är som skribenter och uppringande har synpunkter på.

Totalt fanns i opinionsmaterialet synpunkter på 272 andra aktörer. Allra vanligast var synpunkter på myndigheter, vilket även i analysen av opinionsmaterialet står för en heterogen samling av statliga myndigheter och kommunala organ, där även det allmänna begreppet "kommunen" räknats in. Totalt var myndigheter omtalad aktör i 95 artiklar/inslag. I 51 av dessa handlade det om statliga myndigheter och i resterande 44 om lokala.

Näst vanligast som omtalad aktör var SJ som var omnämnd i 56 artiklar/inslag, och på tredje plats kom politiker med 51. Fyra femtedelar av de omtalade politikerna var verksamma i rikspolitiken, de återstående på lokal eller regional nivå.

Tabell 7.4. Omtalad aktör, antal

	Riksmedier	Sundsvalls- medier	Stockholms- medier	Göteborgs- medier	Malmö- medier	Totalt
Myndigheter*	24	9	16	22	24	95
SJ	26	8	13	9	0	56
Politiker, inkl regeringen	16	8	10	6	11	51
Transportbolag, övr. offentliga	2	0	7	7	4	20
Företag allmänt	4	4	4	1	2	15
Allmänhet	3	1	7	2	0	13
Energiföretag	5	4	2	0	1	12
Övriga	3	3	1	1	2	10
Totalt	83	37	60	48	44	272

* Kategorin Myndigheter inkluderar statliga myndigheter, kommun och landsting.

** Kategorin Transportbolag, övr. offentliga omfattar kommunala och regionala transportbolag.

Kommentar: I kategorin Riksmedier ingår Nyheterna 19.00 (TV4), Ekot 16.45 (SR) och Aftonbladet, i Stockholmsmedier ingår Dagens Nyheter och dn.se, i Göteborgsmedier ingår Göteborgs-Posten och gp.se, i Malmömedier ingår Sydsvenskan och sydsvenskan.se och i Sundsvallsmedier ingår Sundsvalls Tidning och ST.nu.

Den mest omtalade politikern var, inte oväntat, infrastrukturministern Åsa Torstensson (8 artiklar/inslag), närmast följd av regeringen som helhet. Andra rikspolitiker som förekom i flera artiklar var statsminister Fredrik Reinfeldt, näringsminister Maud Olofsson samt vänsterpartiets ledare Lars Ohly med ett förflutet som tågmästare.

Kritik och beröm

Den enda grupp som fick mer beröm än kritik i opinionsmaterialet om snökaoset var allmänheten. Alla andra kritiserades mer eller mindre. Mest kritik fick SJ, både i absoluta och relativa tal. I det undersökta materialet fick SJ kritik i 38 artiklar och inslag, och bara beröm i ett enda – en insändare i Dagens Nyheter där en resenär tackade för bra service. Annars var det mycket kritik och enstaka neutrala artiklar. Ett index för SJ där positivt och negativt vägs samman ger siffran -66.²⁸

Tabell 7.5. Värdeomdömen för omtalad aktör, antal omdömen och index

	Positivt omdöme	Negativt omdöme	Neutralt omdöme	INDEX
SJ	1	38	17	-66
Politiker, inkl regeringen	4	35	12	-61
Myndigheter*	14	46	35	-34
Totalt, alla omnämnda	34	152	86	-43

* Kategorin Myndigheter inkluderar statliga myndigheter, kommun och landsting.

Kommentar: Endast aktörer som värderats i minst 25 artiklar eller inslag har tagits med i tabellen.

Också politiker omnämndes oftast negativt i opinionsmaterialet (index -61). Om man delar upp politikerna i delgrupper kan man notera att regeringen kom relativt lindrigt undan (-40), medan indexet för andra politiker – lokalt och nationellt – hamnar på -74.

Indexvärdet för den heterogena samlingsgruppen myndigheter hamnar på -34. Kritiken där riktar sig främst mot statliga myndigheter som Vägverket (index -75) och Banverket (-53). I den stora gruppen myndigheter finns faktiskt också en delgrupp som fick mer beröm än kritik. Det

²⁸ För indexets konstruktion se kommentar till tabell 6.6.

var sådana som sköter uppgröjning och iordningställande och som i egentlig mening inte alltid är myndigheter utan arbetar på deras uppdrag. Det handlar alltså om verksamheter som snöröjning, isbrytning och liknande. Just för dessa verksamheter är indexet positivt, +38, vilket betyder att det förekom fler artiklar där de fick beröm än kritik.

Kommunala och regionala transportföretag, de som sköter lokaltrafiken, omnämndes inte så ofta att de tagits med i tabellen ovan, men när de omnämndes var det oftare negativt än positivt. Indexet hamnar på -30. Indexet för energiföretagen hamnar på -17. Även denna siffra baseras på ett fåtal artiklar och inslag, där kärnkraftföretagen omnämns ganska positivt medan företagen som distribuerar strömmen fick mer kritik än beröm.

Generellt kan sägas att mediernas egenproducerade material var något mer kritiskt än det som kom från allmänheten i form av debattartiklar och insändare. Värdeomdömena för alla aktörer omnämnda i debattartiklar gav indexet -33, och för insändarna gav motsvarande index -38. För ledarartiklarna var indexet -39 och för texter skrivna av tidningarnas krönikörer -71.

De som hölls ansvariga

De som i första hand hölls ansvariga för de uppkomna problemen var politikerna, främst de på riksplanet, men i några fall också kommunpolitiker. Andra aktörer som hölls ansvariga var SJ och myndigheter på riks- och lokalplanet.

Det var framför allt författare till debattartiklar som höll politiker ansvariga, medan ledarskribenterna fördelade ansvaret mer mellan politiker, trafikföretag och myndigheter. Detsamma gällde för dem som skrivit insändare eller framfört åsikter i Ring P1, i tabellen samlade under rubriken Insändare.

Tabell 7.6 Aktörer som hålls ansvariga i olika typer av opinionsmaterial (antal)

	Ledare	Krönika	Debattartikel	Insändare	Totalt
Politiker	7	2	12	13	34
SJ	6	4	0	12	22
Myndigheter*	3	5	0	12	20
Lokala trafikföretag	0	0	0	3	3
Energiföretag	0	0	0	3	3
Övriga	1	1	0	11	13
Totalt	17	12	12	54	95

* Kategorin Myndigheter inkluderar statliga myndigheter, kommun och landsting.

De som uppgavs vara drabbade

I det allra mesta opinionsmaterialet var det enskilda personer som framhölls vara drabbade av snön och kylan. Det var fallet i något mer än två opinionsartiklar av tre. I något mer än var femte uppgavs någon verksamhet – exempelvis kollektivtrafiken – vara drabbad, och i ett fåtal artiklar hela samhället.

Tabell 7.7. Aktörer som uppges drabbade i olika typer av opinionsmaterial (antal)

	Ledare	Krönika	Debattartikel	Insändare	Totalt
Enskild	1	8	2	32	43
Fåtal	0	0	0	1	1
Verksamhet	4	0	3	6	13
Samhället	3	1	0	0	4
Totalt	8	9	5	39	61

Särskilt i krönikor och insändare framhölls enskilda personer som drabbade, medan ledarskribenter och i viss mån författare av debattartiklar ägnade sig åt problem för hela verksamheter eller samhället i stort.

8. Sammanfattning

Mellan den 15 december 2009 och 15 mars 2010 fick frågor som rörde väderlek, snö och kyla stor uppmärksamhet i svenska nyhetsmedier. Dagstidningarna Sundsvalls Tidning, Dagens Nyheter, Göteborgs-Posten, Sydsvenskan och Aftonbladet publicerade tillsammans 915 artiklar, nättidningarna ST.nu, dn.se, gp.se, sydsvenskan.se och aftonbladet.se 815 artiklar, Rapports (SVT) och Nyheternas (TV4) huvudsändningar 214 inslag, Ekot 16.45 (SR) 69 inslag och Ring P1 (SR) 28 inslag om händelserna.

Totalt har 2 041 artiklar och inslag granskats i denna undersökning av mediernas rapportering. Av dessa var 90 procent nyheter och 10 procent opinionsmaterial. Drygt hälften av opinionsmaterialet utgjordes av insändare, var tredje artikel hade redaktionerna själva producerat i form av ledare och krönikor och knappt var tionde var en debattartikel.

Rapporteringen kännetecknades av tre toppar och en gradvis stegring av antal artiklar och inslag under de första månaderna 2010. Mest nyheter om snöovädret publicerades under de två sista veckorna i februari 2010. Topparna sammanföll med att nya snöoväder drog in över landet.

Sammanlagt 9 procent av alla artiklar och inslag publicerades på bästa nyhetsplats, det vill säga på tidningarnas förstasidor och i löpsedlarna i början av nyhetsprogrammen. Över hälften av dessa, 55 procent, handlade om väder eller trafikproblem. Myndigheter var den aktör som oftast kom till tals, följt av SJ och personer ur allmänheten.

Däremot var personer ur allmänheten den aktör som oftast blev omnämnd i puffarna och programlöpen, med myndigheter på andra plats och SJ på tredje.

Också i nyhetsmaterialet var trafikproblem och väder de överlägset vanligaste sakfrågorna. Nästan två tredjedelar av nyheterna, 62 procent, handlade i huvudsak om den ena eller båda frågorna. Merparten av rapporteringen, 50 procent, hade en lokal vinkel, 47 procent berörde landet som helhet eller flera orter.

I opinionsmaterialet handlade sju av tio sakfrågor om trafikproblem eller snöröjning. I insändarna, både i tidningarna och i Ring P1, förekom snöröjningen mest, medan trafikproblemen dominerade i ledarna, debattartiklarna och krönikorna. Antalet åsiktsartiklar som behandlade problemen ur nationellt perspektiv var jämförbart med de som anlade ett lokalt perspektiv.

Representanter för myndigheter och allmänhet var de aktörer som förekom oftast i nyheterna, både bland dem som fick uttala sig och bland dem som andra talade om.²⁹ De var rapporteringens två huvudaktörer och utgjorde tillsammans 62 procent av alla som kom till tals och 59 procent av alla omtalade. De två personer som återkom flest gånger i nyhetsrapporteringen om snöovädret var SJ:s VD Jan Forsberg och infrastrukturminister Åsa Torstensson.

I opinionsmaterialet var myndigheterna och SJ de aktörer som flest uttalade sig om och hade synpunkter på. Den enskilt mest omtalade personen var här infrastrukturminister Åsa Torstensson.

Politiker var däremot de aktörer som blev mest kritiserade, även om de inte förekom i särskilt många artiklar och inslag på nyhetsplats. Näst mest kritiserat var SJ och på en tredje plats kom kommunala transportbolag.

I opinionsmaterialet fick SJ och politiker, inklusive regeringen, mest kritik. På tredje plats kom myndigheterna, och då främst de statliga. Generellt sett var kritiken betydligt mer uttalad i åsiktsartiklarna än på nyhetsplats, och mer i mediernas egenproducerade opinionsmaterial, såsom ledare och krönikor, än i insändarna och debattartiklarna.

²⁹ I kategorin Myndigheter inkluderas här statliga myndigheter, regionala och kommunala organ där även det allmänna begreppet "kommun" räknats in.

I 9 procent av nyhetsartiklarna och -inlagen pekades någon person, institution eller något företag ut som ansvarigt för hanteringen av de problem som väderleken medförde. Oftast utpekade var myndigheterna, följt av SJ och politiker.

Politiker var också de som i första hand hölls ansvariga i åsiktsartiklarna, främst på rikspolitiet men även i några fall på kommunal nivå, följt av SJ och myndigheterna. I insändare och debattartiklar riktades kritiken mot samtliga tre aktörer, i ledarna främst mot politikerna.

I 44 procent av nyhetsartiklarna/-inlagen fanns en tydlig vinkel på personer, verksamheter eller institutioner som drabbats av snöovädret och dess följder. I sex av tio fall var det enskilda personer som drabbats. På delad andraplats, men endast i var sjätte artikel/inslag, kom olika verksamheter, till exempel kollektivtrafiken, och hela samhället.

Enskilda personer beskrevs också som drabbade i två av tre opinionsartiklar.

De båda huvudaktörerna

Den fördjupade granskningen av hur myndigheter behandlades i nyheterna om snöovädret visar att det i tre fjärdedelar av fallen var statliga myndigheter som kom till tals och i vart femte fall kommuner/kommunala myndigheter. SMHI, Banverket, Polisen och Vägverket var de myndigheter som oftast uttalade sig.

Myndigheterna kom huvudsakligen till tals i samband frågor som föll under deras respektive förvaltningsområden, men i stort dominerade frågor om trafikproblem och väder det nyhetsmaterial där de uttalade sig.

När myndigheterna uttalade sig handlade det till 95 procent om att beskriva faktiska sakförhållanden. Endast i mycket liten grad präglades deras uttalanden av kritik mot någon annan aktör eller av att de bad om ursäkt eller erkände misstag. Tonläget var till största delen, 96 procent, neutralt.

Myndigheterna representerades i nyheterna av dubbelt så många män som kvinnor.

Den fördjupade granskningen av allmänheten visar att två tredjedelar av de 620 personer som kom till tals inte tilldelades någon särskild roll i nyheterna. En tredjedel framträdde dock i egenskap av resenärer, företrädesvis resande med tåg.

Andelen män som uttalade sig var 54 procent, andelen kvinnor 42 procent och i återstående 4 procent av fallen framgick inte personens kön.

Hälften av de gånger som personer ur allmänheten kom till tals skedde det i samband med frågor som rörde trafikproblem och väder. För övrigt uttalade de sig i en rad olika frågor, men då inte särskilt ofta i varje fråga.

I merparten, eller tre fjärdedelar, av uttalandena som vanliga personer gjorde beskrev de faktiska sakförhållanden, men i en fjärdedel framfördes åsikter om någon annan aktör. Då var tonfallet i fyra fall av tio uppgivet, irriterat eller berömande. Den övervägande merparten av uttalandena var dock neutrala.

Personer ur allmänheten kom sammanlagt till tals i var sjätte nyhetsartikel och -inslag. I 90 artiklar och inslag kommenterade de frågor om ansvarsfördelning och ansvarstagande och i 68 vädret, snöröjningen eller takrasen. I huvudsak rörde det sig om kritiska synpunkter på hur olika myndigheter, offentliga organ samt företag hanterat problemen som väderleken medförde. Mest kritiska var allmänhetens representanter mot privata och offentliga transportbolag. Där emot var lika många nöjda som missnöjda med väderleken i sig, alltså med snön och kylan.

Slutsatser

Alla människor pratar om väder, och i nyhetssammanhang drar man därför slutsatsen att väder har ett stort allmänintresse. Alltså får händelser som handlar om väderlek eller väderfenomen som avviker och berör många människor stort utrymme i massmedierna. De extrema väderförhållanden som inträffade i Sverige vintern 2009-2010, och de problem som detta orsakade, uppfyllde med andra ord alla kriterier på stort nyhetsvärde.

Under de tre månader som granskats i denna studie spände nyhetsrapporteringen över ett brett spektrum av olika frågor som rörde kylan, snömassorna och dess följder. Mest uppmärk-

samhet fick dock frågor som handlade om akuta problem såsom skador och olycksfall, snöröjning, takras, halka och isbildning samt försenad och inställd kollektivtrafik både på nationell och på lokal nivå. Klart mindre uppmärksamhet fick strukturella frågor om ekonomi och ansvarstagande. Rapporteringen var, som oftast är fallet, inriktad på det vardagsnära och konkreta.

Att det i nättidningarna fanns något större fokus på denna typ av konkreta frågor än i de tryckta dagstidningarna kan förklaras med de olika mediernas specifika egenskaper. Nättidningarna var med sina ständiga uppdateringar sannolikt de medier dit läsarna först vände sig för senaste nytt om inställda tågavgångar, annalkande oväder eller blockerad kollektivtrafik. Man kan säga att det fanns ett inslag av konsumentupplysning i deras journalistik.

I merparten av artiklarna och inslagen stod enskilda personer i centrum för rapporteringen, som då vanligen handlade om personer som drabbats på olika sätt. Följdriktigt var också personer ur allmänheten en av de två aktörskategorier som oftast kom till tals och oftast blev omtalade. Den andra aktören som förekom ofta var myndigheter. Att enskilda människor sätts i centrum för en artikel eller ett inslag är ett välkänt berättartekniskt grepp och något som kännetecknar all nyhetsjournalistik. Det gör att mottagaren lättare identifierar sig med och känner sig berörd av händelsen. Samtidigt ökar det nyheternas läsvärde. I det avseendet var alltså inte nyhetsrapporteringen om snöovädret något undantag.

Måttliga mängder kritik

Vintervädret i januari och februari 2010 bjöd på en hel del dramatik. Under minst tre tillfällen svepte snöstormar in över delar av Sverige och temperaturen sjönk långt under det normala. Den extrema väderleken förorsakade i sin tur tillbud och förhållanden som försatte många människor i kritiska situationer och utsatte ansvariga företag och myndigheter för stora påfrestningar. Men detta till trots kan man knappast påstå att nyhetsrapporteringen om händelserna utmärktes av någon kritikstorm.

Kritiska synpunkter förekom visserligen men i begränsad omfattning. I majoriteten av artiklarna och inslagen omtalades ansvariga aktörer som myndigheter, transportbolag och politiker utan att värderas. När så ändå skedde, företrädesvis i opinionsmaterialet och då särskilt i insändarna, var det SJ samt olika statliga och kommunala myndigheter som fick klä skott för människors missnöje. Vanliga människor ur allmänheten var den grupp som oftast framförde kritik i de granskade medierna. Det var de praktiska och akuta problemen som irriterade dem mest, både i nyhetsartiklarna och då de tog till orda i insändarna. När däremot tidningarna själva framförde sina åsikter på ledarsidor och i krönikor var det politikerna som fick mest kritik, och ansvarsfrågorna som stod i centrum.

Sammantaget var dock inte kritiken särskilt frän. En förklaring kan vara att alla aktörer, med något enstaka undantag, kom till tals mycket oftare än de blev omtalade. Därigenom kunde de i stor utsträckning själva prägla bilden av det egna agerandet. Granskningen visar därför att nyhetsrapporteringen om snöovädret på det hela taget knappast kännetecknades av någon utpräglat kritisk ton. Det utesluter inte att enskilda aktörer kan ha blivit hårt åtgångna vid enstaka tillfällen.

I föreliggande rapport har sammantaget 14 olika medier granskats. Underlaget har hämtats från riksmidier och lokala medier, från fyra morgontidningar och en kvällstidning, från pappers- och nättidningar, från public service-tv och kommersiell tv samt från public serviceradion. Trots denna variation av både medietyper och geografisk spridning så är den bild de enskilda medierna gav av snökaoset vintern 2010 i stora drag densamma. I grund och botten förmedlades samma berättelse om snön, kylan, halkan, takrasen och trafikförbindelserna i Sundsvall, Stockholm, Göteborg och Malmö som i riksmidierna. De lokala medierna fokuserade naturligt nog mer på händelser som utspelades i deras eget spridningsområde, men det var samma typ av händelser, med samma huvudaktörer, vinklar och perspektiv. Somliga medier rapporterade lite mindre, andra lite mer, men det var sannolikt mer en fråga om tillgängligt utrymme än om skillnader i nyhetsvärdering.

Bilaga A

Tabellbilaga

Tabell I: Sakfrågor i puffar och programlöp fördelat på enskilda medier (procent)

	ST	DN	GP	Sydsvenskan	AB	Rapport	Nyheterna	Ekot	Totalt
Personskador	7	3	6	10	19	0	0	0	6
Materiella skador	10	3	9	5	3	7	9	0	6
Trafikproblem	17	29	38	20	16	43	26	27	27
Snöröjning	13	13	3	10	0	0	11	0	6
Energi	7	7	0	0	5	7	9	14	6
Ekonomi	10	16	0	5	0	0	9	9	6
Ansvarsfråga/ansvarutkrävande	0	10	0	0	3	0	2	5	2
Trafikolyckor	0	0	0	0	11	3	0	0	2
Varningar	10	3	9	5	0	0	4	14	5
Väder	17	10	32	45	43	30	26	27	28
Annat problem	10	7	3	0	0	7	4	5	4
Övrig sakfråga	0	0	0	0	0	3	0	0	0
Summa	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Antal sakfrågor	30	31	34	20	37	30	46	22	250

Tabell II: Aktörer till tals i puffar och programlöp fördelat på mediernas geografiska spridning (antal)

	Riksmedier	Sundsvalls Tidning	Dagens Nyheter	Göteborgs-Posten	Sydsvenskan	Totalt
Myndigheter*	12	2	0	6	0	20
Transportbolag, statligt	6	0	1	1	0	8
Allmänhet	2	3	0	1	0	6
Företag, allmänt	1	1	2	0	0	4
Expert	0	0	1	0	1	2
Politiker, inkl regeringen	2	0	0	0	0	2
Transportbolag, övr. offentliga**	0	0	1	0	0	1
Energiföretag	1	0	0	0	0	1
Medier	0	0	0	1	0	1
Antal aktörer	24	6	5	9	1	45

* Kategorin Myndigheter inkluderar statliga myndigheter, kommun och landsting.

** Kategorin Transportbolag, övr. offentliga omfattar kommunala och regionala transportbolag.

Kommentar: I kategorin Riksmedier ingår Rapport 19.30 (SVT), Nyheterna 19.00 (TV4), Ekot 16.45 (SR) och Aftonbladet.

Tabell III: Drabbade i puffar och programlöp fördelat på mediernas geografiska spridning (antal)

	Riksmedier	Sundsvalls Tidning	Dagens Nyheter	Göteborgs-Posten	Sydsvenskan	Totalt
Enskild person	11	7	6	3	2	29
Några få personer	1	0	0	0	0	1
Grupp	1	0	0	0	0	1
Företag	0	0	1	0	1	2
Verksamhet	7	1	1	2	0	11
Region/landsting	1	0	0	1	1	3
Samhället	3	1	1	0	1	6
Antal puffar/programlöp	24	9	9	6	5	53

Kommentar: I kategorin Riksmedier ingår Rapport 19.30 (SVT), Nyheterna 19.00 (TV4), Ekot 16.45 (SR) och Aftonbladet.

Tabell IV: Berörd plats och ort i nyheterna fördelat på mediernas geografiska spridning (procent)

	Riksmedier	Sundsvalls- medier	Stockholms- medier	Göteborgs- medier	Malmö- medier	Totalt
Hela Sverige/fler orter	65	32	58	36	31	47
Norrland	3	51	1	1	0	10
Svealand/Mellansverige	11	8	35	5	7	13
Götaland/södra Sverige	13	7	7	57	59	28
Utländsk plats/ort	0	-	-	-	-	0
Plats/ort saknas	8	2	0	1	0	3
Summa	100	100	100	100	100	100
Antal artiklar/inslag	553	332	290	423	263	1861

Kommentar: I kategorin Riksmedier ingår Rapport 19.30 (SVT), Nyheterna 19.00 (TV4), Ekot 16.45 (SR) och Aftonbladet, i Stockholmsmedier ingår Dagens Nyheter och dn.se, i Göteborgsmedier ingår Göteborgs-Posten och gp.se, i Malmömedier ingår Sydsvenskan och sydsvenskan.se och i Sundsvallsmedier ingår Sundsvalls Tidning och ST.nu.

Tabell V: Aktörer som kommer till tals i samtliga medier (procent)

	Sundsvalls						Syd- Sydsvenskan						Rapport	Nyheterna	Ekot	Totalt
	Tidning	ST.nu	DN	DN.se	GP	GP.se	svenskan	.se	AB	ab.se						
Myndigheter*	35	47	33	44	48	49	48	56	42	47	25	24	42	44		
Allmänhet	24	5	17	10	17	9	17	12	33	12	36	24	33	18		
Företag, allmänt	21	11	13	10	11	5	8	4	7	6	8	8	5	9		
Transportbolag, statligt	6	17	7	9	4	11	3	10	5	13	5	9	10	8		
Transportbolag, övr. offentliga**	1	2	10	14	7	9	4	7	1	5	0	1	1	6		
Expert	1	2	5	3	3	2	4	1	4	7	4	8	3	3		
Energiföretag	3	3	3	3	5	3	2	1	2	1	4	6	4	3		
Regeringen, inkl politiker	2	3	2	3	1	2	2	2	2	3	3	3	5	2		
Medier	1	5	1	3	1	3	2	2	2	4	0	1	0	2		
Transportföretag	2	2	1	2	2	3	3	3	0	1	3	4	1	2		
Övrig aktör	4	3	1	1	3	3	5	2	1	2	2	5	4	2		
Summa	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100		
Antal aktörer till tals	311	264	253	360	403	418	228	241	279	266	158	170	117	3468		

* Kategorin Myndigheter inkluderar statliga myndigheter, kommun och landsting.

** Kategorin Transportbolag, övr. offentliga omfattar kommunala och regionala transportbolag.

Tabell VI: Omtalade aktörer i nyheterna i samtliga medier (procent)

	Sundsvalls						Syd- Sydsvenskan						Rapport	Nyheterna	Ekot	Totalt
	Tidning	ST.nu	DN	DN.se	GP	GP.se	svenskan	.se	AB	ab.se						
Myndigheter*	45	41	36	33	52	46	54	62	33	22	55	35	47	45		
Allmänhet	17	8	7	17	13	10	16	7	37	43	11	10	18	14		
Transportbolag, statligt	10	18	17	13	5	13	5	9	10	24	8	16	12	11		
Företag, allmänt	16	8	12	8	10	3	6	2	13	2	8	5	6	7		
Transportbolag, övr. offentliga**	1	3	8	18	8	8	8	8	2	5	0	1	6	7		
Energiföretag	6	7	8	6	5	5	2	2	4	0	10	16	12	5		
Medier	1	14	5	3	2	9	3	7	0	0	1	0	0	5		
Transportföretag	1	1	2	2	1	3	2	1	0	0	2	3	0	2		
Försäkringsbolag	2	0	1	0	2	1	3	2	0	0	2	0	0	1		
Regeringen, inkl politiker	1	2	2	0	0	3	0	1	2	4	2	8	0	1		
Övrig omtalad	1	0	3	0	0	1	0	0	0	0	1	5	0	0		
Summa	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100		
Antal omtalade aktörer	207	215	166	253	249	385	246	260	141	98	98	76	17	2411		

* Kategorin Myndigheter inkluderar statliga myndigheter, kommun och landsting.

** Kategorin Transportbolag, övr. offentliga omfattar kommunala och regionala transportbolag.

Tabell VII: Myndigheter som kom till tals i nyheterna efter mediernas geografiska spridning (procent)

	Riksmedier	Sundsvalls- medier	Stockholms- medier	Göteborgs- medier	Malmö- medier	Totalt
Kommun/kommunala myndigheter	17	31	6	27	31	22
<i>Räddningstjänsten</i>	9	8	3	8	6	7
<i>Snöröjare, isbrytare, takröjare, bärgare</i>	6	6	0	3	3	4
<i>Skola/förskola</i>	1	4	0	1	3	2
<i>Övriga kommunala myndigheter</i>	1	13	3	15	19	9
Region/regionala myndigheter	4	2	2	6	3	4
Statliga myndigheter	79	67	92	68	66	74
<i>SMHI</i>	24	21	29	21	18	23
<i>Banverket</i>	12	16	20	15	14	15
<i>Polisen</i>	16	16	23	10	9	14
<i>Vägverket</i>	15	7	11	12	17	13
<i>Sjöfartsverket</i>	3	3	2	1	1	2
<i>Luftfartsverket</i>	2	2	1	2	1	1
<i>Boverket</i>	1	2	1	2	0	1
<i>Försvarmakten</i>	2	0	2	0	1	1
<i>Konsumentverket</i>	0	0	1	1	1	1
<i>Övriga statliga myndigheter</i>	4	1	4	4	3	3
Summa	100	100	100	100	100	100
Antal myndighetsaktörer	388	233	239	398	246	1504

Kommentar: I kategorin övriga statliga myndigheter ingår bland andra Arbetsmiljöverket, Kustbevakningen, Energimarknadsinspektionen, MSB, Strålsäkerhetsmyndigheten, Energimyndigheten, Socialstyrelsen, Vattenverket, Skatteverket och Näringsdepartementet.

I kategorin Riksmedier ingår Rapport 19.30 (SVT), Nyheterna 19.00 (TV4), Ekot 16.45 (SR) och Aftonbladet, i Stockholmsmedier ingår Dagens Nyheter och dn.se, i Göteborgsmedier ingår Göteborgs-Posten och gp.se, i Malmömedier ingår Sydsvenskan och sydsvenskan.se och i Sundsvallsmedier ingår Sundsvalls Tidning och ST.nu.

Tabell VIII: Aktörer som allmänheten håller ansvariga (antal)

	Antal ansvariga aktörer
SJ	31
Myndigheter*	24
Transportbolag, övr. offentliga**	7
Företag allmänt	3
Övriga ansvariga	10
Totalt	75

* Kategorin Myndigheter inkluderar statliga myndigheter, kommun och landsting.

** Kategorin Transportbolag, övr. offentliga omfattar kommunala och regionala transportbolag.

Bilaga B

Klassificering av sakfrågor

Personskador

- Skadad person – trafik
- Skadad person – halkskada
- Skadad person – fallande snö eller is från tak
- Skadad person – som ramlar från tak
- Skadad person av rasande tak
- Övriga personskador

Materiella skador

- Skada på byggnad – inrasat tak
- Övriga skador på byggnader
- Övriga typer av skador

Trafikproblem

- Trafikproblem - inställda/försenade tåg
- Trafikproblem – flyg
- Trafikproblem – lokal kollektivtrafik
- Trafikproblem – övrig kollektivtrafik
- Trafikproblem – biltrafik
- Trafikproblem – båt
- Trafikproblem – fler än två ovanstående
- Övriga trafikproblem

Snöröjning

- Is- och snöröjning på tak
- Snöröjning, sandning, isbrytning

Energi

- Strömavbrott
- Elpris
- Övriga energiproblem orsakade av snön

Ekonomi

- Kostnad för samhället
- Kostnad för drabbad grupp
- Kostnad för enskild
- Kostnad för företag
- Övriga ekonomiska konsekvenser

Ansvar, ansvarsutkrävande

- Ansvarfråga / ansvarsutkrävande

Trafikolyckor

- Bussolycka
- Tågolycka
- Flygolycka

Varningar

- Halka
- Takras
- Fallande is och snö

Väder

- Väderlek – generellt
- Kyla
- Snöoväder
- Snösmältning och översvämning, tjällossning

Annat problem

- Problem orsakat av snön och/eller kylan

Övrig sakfråga

- Övrig sakfråga

