

NATIONELL ÅRSTIDSSTYRD BEREDSKAPSPLAN

**Hösten**

**2021**

Järnväg



**Trafikverket**

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Nationell beredskapsplan Höst 2021

Författare: Stark Sören, UHkk. Nilsmark Viktor, TRoso1

Konfidentialitetsnivå: Nivå 1, ej känslig

Dokumentdatum: 2021-08-20

Ärendenummer: TRV 2021/158.

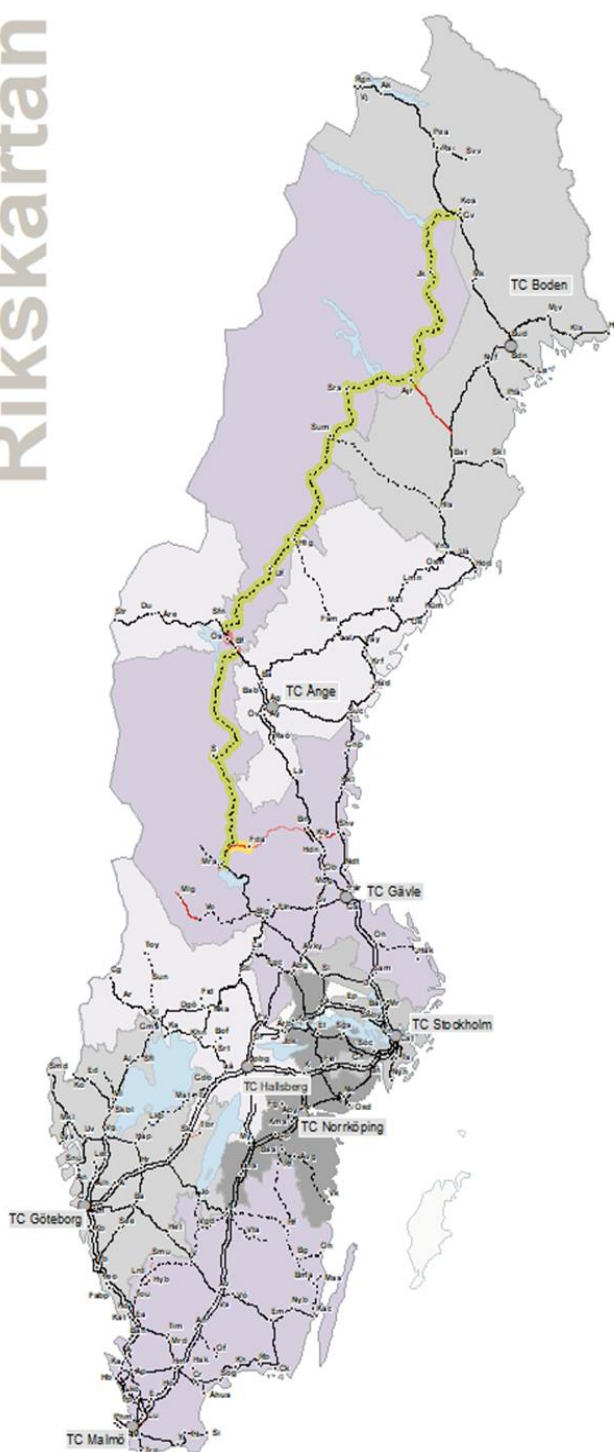
Version: 1.4

Kontaktperson: Stark Sören UHkk

# Innehållsförteckning

Bakgrund .....	5
Syfte .....	5
Mål.....	5
Giltighetsperiod .....	5
Bilagepaket.....	6
Trafikrestriktioner.....	6
Väder .....	6
Trafikverkets arbete med förbättringar .....	7
Checklista inför hösten/vintern 2021/2022 .....	7
Tillförlitliga kontaktvägar .....	8
Trafikrestriktioner.....	8
Väderrelaterade risker hösten .....	9
Snöröjningsresurser och utrustning .....	12
Särskild uppmärksamhet på övriga risker .....	12
Kvalitetsavgifter .....	13
Beredskapsnivåer.....	13
Nationell operativ ledare (NOL).....	13
Regional operativ ledare (ROL) .....	14
Tjänsteman i beredskap (TIB).....	14
Krisledning.....	14
Kommunikation.....	15
Operativ kommunikationschef.....	15
Trafikinformation.....	15
Trafikverket.....	15
Generellt samtliga .....	16
Cykliskt samarbete inom TTT .....	16
Investering och Stora Projekt .....	16
Underhåll .....	16
Entreprenörer .....	17
Större planerade arbeten .....	17
Kontakt .....	22

# Rikskartan



## Trafikeringsystem

Datum: 2020-10-08  
© 2019 Trafikverket  
Publikationsnummer: 2019208

Skala (A3): 1:5 900 884,8

0 50 100 150 200 km

### Järnvägar

— Dubbelspår eller ferspår, el

— Enkelspår, el

- - - - - Ej elektrifierad järnväg

— Baran underhålls ej

— Baran är avstängd

### Trafikstyrningssystem

— System E1 (ERTMS nivå 1)

— System E2 (ERTMS nivå 2)

— System E3 (ERTMS nivå 3)

— System F (Förenklad trafik)

— System H (Hinderfrikontroll)

— System M (Manuellt)

— System R (Radoblock)

— System S (Spårfläkt)

### Trafikstyrningscentral

● TC (Stations)



TRAFIKVERKET

# Bakgrund

Trafikverket sammanställer nationell årstidstyrd beredskapsplan [Årstidsstyrda beredskapsplaner](#) för hösten 2021 och enligt plan även en större del av vinterns förberedelser, i enlighet med riktlinjen [TDOK 2017-0362](#). Hantering väder och årstidstyrdberedskap, järnväg”.

Den samlade riskbedömningen av vädrets konsekvens på anläggningen och fordon avgör vilken beredskapsnivå som ska gälla enligt ” CL/TR/2021:0104 ”[operativ hantering väderrelaterade händelser](#)”

## Syfte

Syftet med beredskapsplaner är att nationellt och övergripande beskriva hur Trafikverket, entreprenörer och järnvägsföretag förebygger och vidtar åtgärder inom sitt eget ansvarsområde för att minska dom årstidsrelaterade störningarna. Under hösten 2021 fortsätter arbetet att anpassa beredskapsplanerna till att innehålla även vinterns förberedelser, för att 2022 hantera 2 beredskapsplaner istället för som tidigare 4 beredskapsplaner. Anledningen är dom vädervariationer och årstidernas gränser förflyttar sig och går än mer in i varandra än tidigare. I år innehåller därför höstens beredskapsplan även några av vinterns risker. Det handlar om att ligga steget före i förberedelserna och bygga beredskap för att öka tillgängligheten.

Beredskapsperioderna kommer däremot att följas upp som tidigare med jämförbara perioder för att följa upp och analysera utfallet.

## Mål

Fokus på att kontinuerligt få samsyn kring beredskapsplanerna och hitta gemensamma förbättringsområden som ökar robustheten i anläggningen för järnvägsbranschen, öka punktligheten och höja förtroendet för tåg som transportmedel.

Entreprenörer, järnvägsföretag och Trafikverket säkerställer att resurser och utrustning är klara för att användas inför kommande årstid enligt kontrakt. Att man har kapacitet för förebyggande och akut felavhjälpande åtgärder vid vädervariationer samt större insatser vid trafikstörningar. Vilket innebär att checklistor för genomförda årstidsrelaterade förberedelser, innehållet i aktuell beredskapsplan och beskrivning av respektive ansvarsområde genomförs.

**Arbeta säkert! Vi uppmanar alla som arbetar i anläggningen att vid varje tillfälle arbeta säkert och följa dom säkerhetsbestämmelser som gäller. [TDOK 202016:0289](#)**

## Giltighetsperiod

En gemensam giltighetsperiod gäller nationellt för samtliga beredskapsplaner för att möjliggöra uppföljning efteråt. Detta innebär att årstidsplanen inte alltid överensstämmer med geografiska väderförhållanden. Giltighetsperiod för höstens beredskapsplan är mellan veckorna 36 till 46-

## Bilagepaket

Det finns framtaget kartor och tabeller hur halkbekämpning och metod inom respektive underhållsdistrikt är planerad att utföras under hösten 2021.

Det finns även regionala bilagepaket som är uppdelade per trafikledningsområde och som ingår i den nationella beredskapsplanen, dessa bilagepaket distribueras av regional operativ ledning till berörda aktörer inom respektive trafikledningsområde.

Regionala bilagepaketen ska uppdateras av varje region inför beredskapsperioden som på ett detaljerat sätt beskriver beredskapen enligt kontraktsunderlag.

## Trafikrestriktioner

Tillfälliga trafikrestriktioner beslutas av ROL eller NOL till följd av infrastrukturens beskaffenhet och trafikens art. Skador på infrastrukturen, till exempel på grund av olyckor, översvämningar och skred. Dessutom kan restriktioner förekomma på vissa sträckor till följd av yttre förhållanden. Järnvägsföretagen ska anpassa vagnvikten/längden efter rådande förhållanden. Trafikverket kan alltid besluta om generella begränsningar för alla järnvägsföretag när järnvägsföretagens egna begränsningar inte bedöms vara tillräckliga. Trafikeringsavtalet anger förutsättningar för trafiken samt vilka av Trafikverkets styrande dokument t.ex. JNB som avtalsparten måste följa.

## Väder

Trafikverket har avtal med SMHI och tillgång till väderprognoser anpassade för väg- och järnvägstrafiken.

Vädervarningar är viktiga beslutsunderlag för samhället. De kan leda till åtgärder hos myndigheter och kommuner för att förbereda eller hantera störningar. Det kan handla om anpassningar av kollektivtrafik, åtgärder för att snabbt hantera strömavbrott, förberedelser för insatser på vägnätet, råd till hushåll som riskerar översvämningar och så vidare. Det finns tydliga kriterier när varningar ska gå ut, vilka har bestämts tillsammans med myndigheter, landsting och kommuner.

Prognoserna och andra väderdata är åtkomliga i IT-systemet VViS Presentation. Medarbetare inom Trafikverket och hos entreprenörerna kan ansöka om behörighet via Trafikverkets användarstöd IT.

Vid större vädervarningar som påverkar samhällsnyttiga funktioner begär regional operativ ledning extra vädermöte tillsammans med NOL om vädervarningen förväntas påverka järnvägstrafiken nationellt. NOL kontaktar krisledning vid behov.

Om omständigheterna och förhållandena så kräver, kan man vidta kraftigare åtgärder tidigare än vad som anges i CL/TR/2021:0104 "Operativ hantering vid väderrelaterade händelser". Under 2021 kommer ett nytt konsekvensbaserat vädervarningssystem att sättas i drift. Inför hösten kommer en översyn av beredskapsplaner, förberedelser, dokument och arbetssätt att anpassas.

# Trafikverkets arbete med förbättringar

I god tid före varje årstid påbörjas arbetet med att samla in information och underlag från samtliga berörda interna och externa parter för att skapa aktuell årstidsberedskapsplan.

Varje beredskapsplan följs upp av en rapport. Det viktigaste är att fånga upp förbättringar till nästa års beredskapsplan. Nedanstående förbättringar har genomförts till följd av de förbättringsförslag som inkommit.

## Uppstartsmöte

För att säkerställa att Trafikverket, entreprenörer och järnvägsföretag står redo inför kommande höstperiod genomförs ett uppstartsmöte där samtliga berörda parter bjuds in. När den årstidsrelaterade beredskapsplanen är klar kallar regional samordnare trafikledningsområde berörda entreprenörer, järnvägsföretag, projektledare samt övriga berörda till ett uppstartsmöte. Syftet med uppstartsmötet är att säkerställa att entreprenörer, järnvägsföretag och Trafikverket står redo inför kommande årstid.

Fokus på uppstartsmöten är att kontinuerligt få samsyn kring beredskapsplanerna och hitta gemensamma förbättringsområden som ökar robustheten i anläggningen för järnvägsföretagen, öka punktligheten och höja förtroendet för järnväg som transportmedel.

Entreprenörer, järnvägsföretag och Trafikverket säkerställer att resurser och utrustning är klara för att användas inför kommande årstid enligt kontrakt. Det innebär att checklistor för genomförda årstidsrelaterade förberedelser, innehållet i aktuell beredskapsplan och beskrivning av respektive ansvarsområde genomförs.

Att det finns kapacitet för ett förebyggande och akut felavhjälpande åtgärder vid vädervariationer samt större insatser vid trafikstörningar.

Varje kontraktsområde presenterar sitt eget förberedande arbete inför kommande period med fokus på genomförda årstidsrelaterade förberedelser enligt checklista och risker. Det är viktigt att dessa möten prioriteras av alla berörda parter.

En checklista som beskriver avstämningstider, ansvarig för aktiviteten, aktivitet som ska genomföras och när aktiviteten är genomförd finns kopplad till varje beredskapsplan.

Uppföljning av förberedelser på respektive område utförs av leveransuppföljning järnväg.

## Checklista inför hösten/vintern 2021/2022

Inför kommande beredskapsplan finns det behov av att samordna entreprenörerna nationellt och kvalitetssäkra leveranser och samverka. Samtliga entreprenörer presenterar för beställaren på uppstartsmötet hur man ligger till med egna förberedelser/utfall/förbättringar inför årstidstyrda beredskap på respektive område. Sammanfattar den gångna perioden och följer upp utfallet och arbetar aktivt med förbättringsförslag, risker och vilka förberedelser som man arbetar med. Följer upp checklista för aktuella aktiviteter kopplade till årstid.

## Identifierade förbättringsområden kopplat till aktuell period

- Snöröjning Bangårdar. Arbetsgrupp säkerställer förberedelser och möten.
- ETCS fordon (snö röjning) på ERTMS sträckor. Förberedelser för upphandling pågår.
- Hantering detektorlarm Stockholm. Pågår dialog om åtgärder.
- Hantering detektorlarm. TDOK uppdateras. Remissrunda pågår.
- Uppställda vagnar. Incitament för bortforsling initierat.
- Checklistor beredskap, Årstidsstyrda aktiviteter. Säkerställa att samtliga aktiviteter är utförda. Pågår inför hösten
- Kommunicera beredskapsnivåer på nationell nivå.

## Tillförlitliga kontaktvägar

Kontaktuppgifter uppdateras av ansvarig chef eller ställföreträdande per distrikt/region och ska finnas tillgängliga. Alla uppmanas att skriva ut nödvändig information då det inte är möjligt att vara uppkopplad mot Trafikverket.

Systemavdelningarna samt avdelning Teknik & Miljö säkerställer att nyckelkompetenser finns att tillgå, trafiksäkerhet, Elkraft, Signal, Spårteknik samt Mark- och geoteknik, ifall det inträffar större händelser där dessa kan behövas.

Vid förvarningar om att förändrade väderförhållanden som riskerar att orsaka stora konsekvenser för järnvägstrafiken, så finns möjligheten att beordra såväl chefer som viktiga kompetenser i beredskap. Entreprenörer säkerställer att de är förberedda med dom resurser som krävs för att hantera händelser.

Chef eller tillförordnad chef kan bli kallad till Trafiksamverkan. Dessa genomförs som Skype-möten. Nationell tjänsteman i beredskap är sammankallande på nationell nivå och Regional tjänsteman i beredskap på regional nivå. Trafiksamverkan syftar till att informera varandra och diskutera läget i verksamheten och vid behov föreslå åtgärder.

## Trafikrestriktioner

Tillfälliga trafikrestriktioner beslutas av ROL eller NOL till följd av infrastrukturens beskaffenhet och trafikens art. Skador på infrastrukturen, till exempel på grund av olyckor, översvämningar och skred. Dessutom kan restriktioner förekomma på vissa sträckor till följd av yttre förhållanden. Järnvägsföretagen ska anpassa vagnvikten/längden efter rådande förhållanden. Trafikverket kan alltid besluta om generella begränsningar för alla järnvägsföretag när järnvägsföretagens egna begränsningar inte bedöms vara tillräckliga. Trafikeringsavtalet anger förutsättningar för trafiken samt vilka av Trafikverkets styrande dokument t.ex. JNB som avtalsparten måste följa.



# Väderrelaterade risker hösten

Som stöd till operativ personal för att hantera väderförhållanden proaktivt och operativt finns instruktion .” CL/TR/2021:0104 ”Operativ hantering vid väderrelaterade händelser”

Sträng kyla/vind kan innebära att vissa åtgärder inom felavhjälpning inte kan utföras på grund av arbetsmiljöskäl eller att vissa delar i anläggningen inte går att åtgärda under vissa förhållanden.

## Spårhalka

Den största utmaningen under hösten är kopplat till spårhalka. Bromspåverkan på tåg kan kraftigt försämrats. Det finns en risk att inte kunna stanna vid signal med urspårning, påkörning eller kollision som möjliga konsekvenser. Spårhalka medför även stor risk för hjulskador (hjulplattor) som i förlängningen kan skapa trafikfarliga situationer med urspårning som yttersta konsekvens. Spårhalka kan även göra det svårt att starta ett tåg eller att bibehålla farten i motlut.

Trafikverket arbetar förebyggande med att begränsa effekterna av spårhalka på besvärliga sträckor och platser med återkommande spårhalka. Det görs genom att bekämpa halka med friktionsmedel (Electra Gel 2003) eller genom ång- och högtryckstvätt. Electra Gel 2003 är en vanlig metod för att motverka spårhalka.

Enligt järnvägsnätsbeskrivningen kapitel 3.4 Trafikrestriktioner: Restriktioner för vagnsvikt kan förekomma på vissa sträckor till följd av yttre förhållande till exempel spårhalka/lövhalka. Det åligger järnvägsföretagen att anpassa vagnvikten till rådande förhållande oavsett om det finns dispenser för längre och tyngre tåg.

Trafikledning bör ha god framförhållning för att undvika onödiga stopp, kryssning av spår och möte på olämpliga platser, till exempel vid stigningar för att minimera konsekvensen av hala spår.

Spårhalka går inte att eliminera helt och hållet. Halkbekämpning av spår är en del av åtgärderna. Kommunikationen och information mellan trafikledning och lokförare är viktig. Längd och vikt reducering är en annan. Andra viktiga åtgärder är utbildning och information kring hala spår till lokförare, kvalitet på dragfordonens hjul, rätt typ av lok, fungerande sandutrustning på dragfordon och preventiv loksandning av lokförare i nedförsbackar som gynnar tåg i motsatt riktning. Ytterligare information om hur halt spår kan förebyggas och återfinns på följande länk: [Information halt spår](#).

Det är viktigt att åtgärder mot spårhalka prioriteras och får tid i spår. Rätt rapportering är avgörande för uppföljning. Information som ”Vad som hänt? Var det hänt? Långt eller tungt tåg? Sträcka?”

## Underhållsdistriktens spårhalkeåtgärder

Kartor och tabeller hur halkbekämpning utförs på respektive underhållsdistrikt är framtaget och finns tillgängligt på Trafikverkets hemsida: [Underhållsdistriktens åtgärder spårhalka](#)

Entreprenörerna säkerställer att nyckelpersoner och utrustning är planerade i god tid.

## Vind

Under hösten är risken stor för kraftig blåst och stormar, med påverkan på viktiga samhällsfunktioner. Trafikverket kan behöva begränsa tågtrafiken på framförallt sträckor som inte har stormsäkrats (trädsäkrats) under sådana förhållanden, vilket Trafikverket gör proaktivt i samband med att vädervarningar har utfärdats. Orsaken är att tåg inte ska bli stående på linjen med nedfallna träd och strömlös kontaktledning eller att anläggningen och tåg skadas.

Starka vindar påverkar kontaktledningen och hjälpkraftledning vilket kan leda till rörelse i sidled och då riskera kontaktledningshaveri. Detta är extra känsligt när tåg håller hög hastighet.

Efter att stormen har bedarrat behöver Trafikverket besikta sträckor som varit särskilt utsatta för vindens påverkan och utförs när läget bedöms säkert. Underhållspersonal kan inte arbeta i anläggningen så länge det råder svåra vindförhållanden, på grund av risk för personsäkerhet.

Det kan ta lång tid att återställa infrastrukturen efter en omfattande storm, beroende på vilken påverkan som stormen haft på anläggningen. Därför är det viktigt att alla aktörer har en beredskap för alternativa lösningar, då en järnvägssträcka kan vara helt avstängd en tid.

## Höga vattenflöden

Vid höga vattenflöden är risken för negativa konsekvenser på bankapaciteten överhängande.

Kraftigt regn, även lågintensivt under längre tid kan ge upphov till översvämningar och höga vattenflöden i vattensystemen. Det kan leda till problem med belastning på banvallar, vattentrummor och brofundament, med ökad risk för genomspolning eller bortspolning. Det är viktigt att entreprenören uppdateras angående de mest utsatta platserna och är förberedda på att trummor, diken och dräneringar ska hållas öppna och att vattenavledning säkras.

Det är viktigt att ta hänsyn till tidigare nederbörd, vattenmättad mark. I kombination med nytt regn kan det leda till erosion. Ett viktigt verktyg är planering för en samordnad riskhantering. Mer information [MSB översvämningsportal](#)

Trafikverket har tagit fram underlag som visar var problem med avrinning kan uppkomma. Utifrån denna inventering planeras och genomförs underhållsåtgärder.

## Träd

Träd över kontaktledningar förekommer. Risken är störst på icke trädsäkrade banor.

Mark som ägs av Trafikverket eller har vegetationsröjningsservitut på trädsäkrade järnvägssträckor ansvarar Trafikverket för.

Även om en bana är trädsäkrad (träd avverkade 20 m från spåret) finns det träd kvar som inte omfattas av trädsäkrad anläggning. Exempel på mark som inte omfattas: Naturreservat, kommunala och statliga, områden som omfattas av Naturvårdsavtal, olika skyddsformer kring biotopskyddsområden, detaljplanerade områden och övriga skyddade områden och natur. Ytterligare information om trädsäkrade sträckor återfinns på Trafikverkets hemsida: [Trädsäkring](#).

## Låg lufttemperatur

Långvarig kraftig kyla kan ge problem med mekaniska delar i anläggningen, till exempel växlar och frånskiljare. Risk för rälsbrott ökar på grund av ökade spänningar i materialet, även skador för maskinell utrustning ökar markant vid -20 grader. Därför är det viktigt och att alla parter ökar uppmärksamheten och rapporterar lok eller vagnar som framförs med s.k. hjulplattor på hjulen för att minska risken för rälsbrott.

Låg lufttemperatur ökar risken för att istappar bildas i anläggningen och i tunnlar.

## Låg lufttemperatur i kombination med hög luftfuktighet

Kyla kombinerat med hög luftfuktighet, över 85 procent, kan ge problem med kraftig frost eller isbildning. Detta i sin tur kan ge bekymmer med kontakt för fordon mot kontaktledning samt kraftig gnistbildning vilket ökar risken för skador på kontaktledningen. Isbildningen kan även tynga ned kontaktledningen så att den skadas samt att is kan slå sönder strömvagnen.

## Kraftig vind i kombination med låg lufttemperatur

Kombinationen kraftiga vindar och låga lufttemperaturer skapar en kyleffekt.

Kombinationen ökar även risken för att grenar och trädtoppar kan brytas av och falla ned på anläggning, fordon och människor.

## Underkyllt regn i kombination med låg lufttemperatur

Underkyllt regn vid låg temperatur ökar markant risken för isbildning, kombinerat med stark vind kan så kallad isstorm uppstå. Detta kan leda till problem i elanläggningen, men även för växlar samt tunnelymningar eller bergsskärningar.

Vid underkyllt regn kan det även byggas upp is på träd, vilket ökar risken för att grenar knäcks och faller ned på anläggning, fordon och människor. Is på kontaktledningen ökar risken för kontaktledningshaveri. Isbark på spåret kan orsaka spårhalka under vissa förutsättningar. Isbark och snö på bommar vid vägskyddsanläggning, kan orsaka driftfel och i vissa fall knäcka bommar.

## Snöfall

Vid snöfall bör hänsyn tas till tiden som snöfallet pågår, intensiteten, tidigare snömängder som inte har omhändertagits samt vilken typ av snö som faller, blöt eller torr.

Stora snömängder kan ge problem med funktionen på växlers omlägningsanordningar, ranger-bromsar och annan mekanisk utrustning i anläggningen.

Mycket snö i spåret ökar risken för urspårning och kan innebära svårigheter att framföra fordon som saknar fast monterad plog. Blöt snö kan orsaka snöpackning eller smältning och återfrysning.

Ökad risk med evakuering kan finnas vid stora snömängder då det kan vara omöjligt att tas sig till buss eller väg.

## Snöfall i kombination med kraftig vind

Kraftig vind i kombination med snöfall kan skapa problem med drivbildning som kan orsaka kompakta snödrivor som i sin tur kan vara svårforcerade med urspårning som risk samt skapa stora problem för funktioner i växlar och bromssystem.

Vinden kan driva stora mängder snö till en lokal plats som kan leda till problem i anläggningen.

Snödrev kan öka risken för urspårning speciellt vid högre hastigheter. Gäller främst lätta tåg utan plog.

Vid kraftig vind i kombination med minusgrader kan lös snö på slättmark/åkrar, driva med sig jord/sandpartiklar som binder sig och kan orsaka stora problem i anläggningen. Under sådana förhållanden kan snödrev som är sammanblandad med jord/sand orsaka omfattande problem i spårväxlar, samt bygga upp drivor på spåret som blir mycket svåra att forcera för tågfordon.

Risken för störningar på grund av nedfallande träd eller att grenar hamnar på kontaktledningen ökar vid kombination av vind och snö.

## Snöröjningsresurser och utrustning

### Regional utrustning

Snöröjning hanteras i entreprenörernas och operatörernas kontrakt som ser till att bemanna med de maskiner och resurser som behövs för att sköta sitt uppdrag.

### Extra snöröjningsresurser

Där det finns extra resurser att tillgå är distrikten ansvariga för uppföljningen av inhyrda snöresurser (förberedelser, funktion, uppföljning och faktura hantering). Dessa hanteras i entreprenörernas baskontrakt som ser till att bemanna med de maskiner och resurser som behövs för att sköta sitt uppdrag.

TDOK 2016:0610 [avrop snöröjningsmaskiner](#)

### Övrig extra utrustning

En tillgång inom Trafikverkets krishantering.

Trafikverket kan även tillhandahålla t.ex. bandvagnar, elverk, broar och pontonfärja. Vid behov görs anmälan till Trafikverkets TIB.

## Särskild uppmärksamhet på övriga risker

Snö eller is i växlar kan få som konsekvens att dessa inte går att lägga om, men även att det visuellt blir svår att se om växeln ligger i önskat läge. Därför är det viktigt att växlar ska användas så sparsamt som möjligt och helst röjas innan användning. Se regionala bilagepaket för prioritering.

Särskild uppmärksamhet på asfalterade ytor i spåraneläggningen där andra fordon än spårgående kan köra. Urspårningsrisken ökar markant på dessa delar då det packas med snö och is.

Is på kontaktledningen ökar risken för kontaktledningshaveri. På strategiska platser i Sverige finns kameror (KIKA detektorer) för övervakning av strömavtagare. När ett tåg

passerar kameran fotograferas fordonets strömvtagare och därefter analyseras bilden för att upptäcka om strömvtagaren är skadad och riskerar att riva ner kontaktledningen.

Sly vid banvallen ökar risken för hala spår och minskar sikten för dom som arbetar i anläggningen, Røjning av sly säkerställer en god arbetsmiljö. Mer information finns i TDOK 2018:0265.

Hala och snöfyllda perronger ökar risken för personskador.

## Kvalitetsavgifter

Utifrån förändringar i svensk lagstiftning (7 kap. 5a § i järnvägslagen) införde Trafikverket i och med Järnvägsnätsbeskrivningen 2012 en modell för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter. Syftet är att stimulera aktörerna till kvalitetshöjande åtgärder och för att minimera avvikelser.

I uppföljningen till beredskapsplanerna kommer utvalda Opal-koder per årstid att analyseras och presenteras.

## Beredskapsnivåer

Syftet med beredskapsnivåer är att skapa ett enhetligt arbetssätt för alla berörda parter, både internt och externt. Beredskapsnivåerna är fastställda. Beredskapsnivån speglar förmågan och kapaciteten att möta stort läge enligt [Operativ hantering](#)

Beredskapsnivåer ska användas för olika typer av störningar och vid aktivering ska orsaken till höjningen namnges enligt följande standard:

Beredskapsnivå <Nivå>, <Orsak>, <Plats/sträcka/stråk/område>

### **Beredskap för krishantering inom Trafikverket**

För att säkerställa ledningsfunktioner i Underhåll, ska personal finnas att tillgå för att bemanna regionala krisledning. Kontaktuppgifter läggs i lista som publiceras i arbetsrum Underhålls krisberedskap (gäller internt i Trafikverket). Övriga parter får informationen på annat sätt. I arbetsrummet Underhålls krisberedskap, finns även kontaktlista till Underhålls chefer och information om underhålls krishantering. Säkerställ även att kontaktuppgifter till viktiga kompetenser är uppdaterade i de regionala larmlistorna.

## Nationell operativ ledare (NOL)

Nationell operativ ledare ansvarar ur ett nationellt perspektiv för att prioritera kapacitet och att fatta inriktningsbeslut, minimera effekterna av uppkomna avvikelser, säkerställa prognostisering och dess kvalitet. Ansvarar för att hämta in, analysera och distribuera information för att säkerställa kvalitet på trafikslagsövergripande nationell information och trafikinformation samt sammanställer och kommunicerar information om trafikläget och samhällspåverkande information till berörda parter så som kunder, resenärer, linjechefer och ledning vid större händelser. Nationell operativ ledare säkerställer samordningen av regionala operativa ledningar. [TDOK 2017-0506 NOL](#)

## Regional operativ ledare (ROL)

Regional operativ ledare ansvarar för resultatet av samtliga direkt operativa beslut och åtgärder i driftperioden inom geografiskt ansvarsområde. Leder det regionala operativa arbetet för att hantera störningar. Regional operativ ledare fattar samma typ av beslut som Nationell operativ ledare, men på regional nivå.

Vid akuta situationer kalla till Trafiksamverkan på respektive nivå.

Fattar beslut om förändring av beredskapsnivå i samråd med projektledare alt. operativ ledare.

Regional operativ chef ska föra löpande dialog avseende väder- och trafiksituationen inom aktuellt trafikledningsområde. Detta för att förebygga driftsstörningar förorsakade av snö och kyla. Vid kraftigt försämrade vädersituationer ska tätare dialoger hållas för att säkerställa anläggningens driftkvalitet.

Proaktivt övervaka och prioritera för att öka möjligheten att upprätthålla och återställa verksamheten efter störningar. Distrikten behöver i samverkan med entreprenörer säkerställa att erforderliga resurser finns tillgängliga och att det finns möjlighet att förstärka med såväl personella som maskinella resurser vid behov. Se över förutsättningar att omfördela resurser till annat distrikt och vilka resurser som i så fall kan vara aktuella. Förberedelser och planering i spår för att kunna ta emot dessa resurser, exempelvis tankning, uppställning, bärgningskapacitet och arbetsledning säkerställas.

Säkerställa försörjningen av reservdelar och kritiska komponenter. [TDOK 2017-0508 ROL](#)

## Tjänsteman i beredskap (TIB)

TIB har enligt "Förordning (2006:942) om krisberedskap och höjd beredskap" till uppgift att initiera och samordna det inledande arbetet för att upptäcka, verifiera, larma och informera vid allvarliga kriser. Uppgiften är att stödja verksamheten med information om större olyckor och krisberedskapsfrågor. Ansvarar även för kontakter med myndigheter utanför Trafikverket samt ombesörjer att förberedelser vidtas för t.ex. tillstånd för arbete i spår med TSM och övriga förutsättningar som behövs.

## Krisledning

Sakkunniga medarbetare kallas in för att arbeta i en utökad operativ ledning eller i en krisledningsorganisation. Kontaktcenter och trafikinformationen bemannas så mycket som behövs.

Beskriver hur Trafikverket ska kunna agera med samhällets krishantering. Tydliggör VO Planerings leverans av nationell och regional kriskoordinerings vid kriser. arbetssätt vid samhällspåverkande kriser och förhöjd beredskap för intern och extern samverkan. Beskriver hur Trafikverket ska kunna agera med samhällets krishantering. Tydliggör VO Planerings leverans av nationell och regional kriskoordinerings vid kriser.

# Kommunikation

Denna beredskapsplan samt information om årstiden finns på Trafikverkets webbsida [för dig i branschen](#). Dialog och kommunikation i alla led är av största vikt för att kunna reducera störningar uppkomna av vädersituationer.

Verksamhetsområde Trafik och Underhåll har löpande dialog avseende väder- och trafiksituationen inom aktuellt trafikledningsområde. Detta för att förebygga driftstörningar förorsakade av väderhändelser. Vid kraftigt försämrade vädersituationer hålls tätare dialoger för att säkerställa anläggningens kvalitet och robusthet.

## Trafikverket presstjänst

Öppen kl. 8.00–16.30. Helgfria vardagar. Tel. 0771-31 15 00.

## Operativ kommunikationschef

Om något riktigt allvarligt sker övrig tid, kontaktas OKC för bedömning om det rör trafikfrågor. Är det en omfattande händelse aktiveras krisorganisationen, vare sig det är regionalt eller större. Operativ kommunikationschef står i beredskap på uppdrag av kommunikationsdirektören för att agera vid händelser, som kräver nationella informationsinsatser.

## Trafikinformation

Aktuell trafikinformation finns på Trafikverkets webbsida läget i trafiken, [Trafikinformation](#)

## Trafikverket

Verksamhetsområde Trafik och Underhåll har löpande dialog avseende väder- och trafiksituationen inom aktuellt driftledningsområde. Detta för att förebygga driftstörningar orsakade av väderhändelser. Vid kraftigt försämrade vädersituationer krävs tätare dialog för att säkerställa anläggningens driftkvalitet.

Dialog och kommunikation i alla led är av största vikt för att kunna reducera störningar uppkomna av vädersituationer. Den operativa kommunikationschefen står i beredskap på uppdrag av kommunikationsdirektören för att agera vid större händelser, som kräver större informationsinsatser än vad ordinarie organisation är dimensionerad för.

I dagens järnvägssystem är många aktörer inblandade. Trafikverket har tillsammans med Branschföreningen Tågoperatörerna tagit fram en broschyr som innehåller tips, råd och exempel på åtgärder vid särskilda händelser med mera. Trafikverket kommer att sluta med att lagerhålla tryckta produkter. Den digitala versionen finns tillgänglig som nedladdningsbar pdf” [Tillsammans blir vi bättre Tips, råd och information till dig som jobbar operativt med järnvägstrafik.](#)”

## Generellt samtliga

Som vid alla årstider är det viktigt med en god kommunikation mellan Trafikverket, entreprenörerna och järnvägsföretag, för att kunna hantera väderrelaterade händelser både proaktivt och operativt så järnvägstrafiken kan upprätthållas effektivt. Samverkan mellan samtliga parter ska vara faktabaserad och inriktad på hur vi tillsammans kan förbättra beredskapen. Under beredskapsperioden är det viktigt att samtliga inblandade informerar övriga berörda om problem i anläggningen och att man har en gemensam uppfattning av riskområden. Erfarenhetsåterföring, förbättringsförslag och uppföljning av särskilda händelser som kan förbättra beredskapen analyseras löpande och redovisas i uppföljningsrapporten i nästkommande beredskapsplan.

Respektive aktör informerar sin egen organisation om gällande beredskapsplan.

I följande länk finns även senaste uppföljningsrapporterna per årstid anslagna [Årstidsstyrda beredskapsplaner järnväg](#). Här finner du information om beredskapsplaner och uppföljningsrapporter för varje årstid.

## Cykliskt samarbete inom TTT

Järnvägsföretag bidrar i förberedelser, tillämpning och uppföljning av beredskapsplanen och tillhörande uppföljningsrapport.

Fokus på att förebygga och vidta åtgärder inom sitt eget ansvarsområde för att minska årstidsrelaterade störningar.

Syftet med grupperingen är att hitta gemensamma förbättringsområden samt arbeta proaktivt med förväntade årstidsrelaterade risker. Järnvägsföretagen bidrar med underlag och genomförda årstidsrelaterade förberedelser samt informerar sin egen organisation om gällande beredskapsplan.

## Investering och Stora Projekt

Arbetar fram underlag till större trafikpåverkande arbeten.

Bidrar till framtagande av material till beredskapsplanen och uppföljningsrapporten.

Vid svåra störningar medverka i Trafikverkets kriskoordinerings gällande prioriterade åtgärder för att upprätthålla trafik.

## Underhåll

### ***Kund och säkerhet***

Samordnar arbetet med att ta fram en nationell beredskapsplan för hösten med tillhörande uppföljningsrapport tillsammans med verksamhetsområdena Trafik, Kommunikation, Investering och stora projekt. Bidrar med information om beredskap för krishantering.

Genomför avstämningsmöte med underhållsdistriktens representanter gällande förberedelser inför hösten.

Distribuerar planen till berörda verksamhetsområdena inom Trafikverket samt till entreprenörer.



Svarar för att inkomna förbättringsförslag hanteras till nästkommande beredskapsplan, tillsammans med verksamhetsområde Trafik.

#### **Järnvägssystem**

Bidrar med teknisk kompetens till beredskapsplanen och uppföljningsrapporten.

#### **Teknik och Miljö**

Bidrar med teknisk kompetens till beredskapsplanen och uppföljningsrapporten.

#### **Underhållsdistrikt**

Medverkar och bidrar till framtagande av material till beredskapsplanen och uppföljningsrapporten.

Distribuerar och implementerar beredskapsplanen till berörda entreprenörer.

Projektledarna diskuterar och hanterar beredskapsplanen tillsammans med entreprenören på byggmöten.

Säkerställer att entreprenörerna arbetar i enlighet med gällande kontrakt.

## Entreprenörer

Entreprenören ansvarar för avtalsenliga åtgärder som krävs kopplat till beredskapsplaner för att upprätthålla föreskriven standard och funktion. Dessa åtgärder ska utföras på eget initiativ av entreprenören och utan uppmaning från beställaren. Detta innebär att entreprenören fortlöpande ska hålla sig underrättad om järnvägsnätets tillstånd avseende vädersituation och trafikförutsättningar.

Entreprenörerna bidrar i förberedelser, tillämpning och uppföljning av beredskapsplanen och tillhörande uppföljningsrapport.

Entreprenör bidrar med underlag och genomförda årstidsrelaterade förberedelser, innehållet i aktuell beredskapsplan och beskrivning av ansvarsområde och tillämpade beredskapsplaner, checklistor och rapporter enligt kontrakt.

Det handlar om att ligga steget före i förberedelser och bygga beredskap, vilket ökar robustheten.

Entreprenörer säkerställer att de är förberedda med dom resurser som krävs enligt kontrakt för att hantera händelser proaktivt. T.ex. vid vädervarningar utrustas felavhjälpning i god tid med rätt verktyg i fordonen.

## Större planerade arbeten

Nedan presenteras större planerade arbeten som kan påverka järnvägstrafiken under perioden. Det är verksamhetsområde Investering och verksamhetsområde Stora Projekt som utför större planerade banarbeten.

När järnvägsföretagen ändrar i omlopp så är det viktigt att ändringar kommuniceras till alla berörda. Avstämningar mellan Trafikverket och järnvägsföretagen har genomförts och identifierade förbättringar har under året färdigställts och redovisats.

## Restriktioner i banarbeten under storhelg

Under dagarna runt jul ska i största möjliga utsträckning ingrepp i järnvägsanläggningen varje år undvikas enligt följande:

Begränsningen gäller på alla sträckor där det bedrivs persontrafik.

- Inga arbeten genomförs i anläggningen, vare sig inom eller utanför säkerhetsområdet. Det innebär att de anläggningsdelar som är tagna ur drift under en längre period inte lämnas åter men att arbete inte får ske i dessa under aktuell period.
- Inga IT-arbeten som rör spår miljön eller kan få påverkan på trafikinformationen får genomföras.
- Alla banarbeten begränsas inte. De som är undantagna är:
  - Akut felavhjälpning (gäller även IT-arbeten)
  - Snöröjning
  - Åtgärder utifrån besiktningsanmärkningar (vecko- eller akuta) i den mån de inte kan göras utanför aktuell period
- I de fall arbeten trots allt bedöms vara nödvändiga att utföra, ska en särskild riskanalys genomföras, med syfte att säkra att ingen oväntad trafikpåverkan inträffar. Med dagarna före jul menas följande: Jul: 21 december kl 00.00 till 24 december kl 15.00.

### Nord

Sträcka projektnamn	Beskrivning	Trafikpåverkan omfattning	Trafikpåverkan tid	Region
Långsele - Västerasby	Spår och kontaktlednings upprustning, markarbeten, avvattning, trumåtgärder, mm	Trafikavbrott Långsele - Västerasby	V37-39, M-F, 5-6h/dag olika tider	Nord
Luleå	Ombyggnation Luleå bangård	Begränsad framkomlighet	V37-40 M-To 20:00-04:00	Nord
Gällivare-Harrträsk	Spårbyte Gällivare-Harrträsk	Trafikavbrott (Gällivare) - Harrträsk	V37-38 22:00-06:00.	Nord

### Mitt

Sträcka projektnamn	Beskrivning	Trafikpåverkan omfattning	Trafikpåverkan tid	Region
Mora Utbyte av utbrett stlv 85 Borlänge-Mora till stlv 95	Fjärrstyrning	Nätter	V37 -V47 23:00-05:00 M-F	Mitt
Godsstråket gm Bergslagen	Ny driftplats Ombenning	Stängt dagtid	V 36-V40 V36-V37 F-M Tågstopp 7:00-07:00 48 tim M 07:00-14:40 Ti-F 09:20-14:25	Mitt
Ådalsbanan	Birsta driftplats		V 36-V40 V36-V37 F-M Tågstopp 7:00-07:00 48 tim M 07:00-14:40 Ti-F 09:20-14:25	Mitt

Mittbanan	Triangelspår efterarbeten		V 36-V40 V36-V37 F-M Tågstopp 7:00-07:00 48 tim M 07:00-14:40 Ti-F 09:20-14:25	Mitt
Mittbanan	Alex vägskydd samt el arbeten	Nätter	V41 S 23:00-24:00 V42 M 00:00-05:00 V42 M-Ti 23:00-05:00 V42 To-S tågstopp 09:00-24:00 V43 M 23:00-05:00 Ti 22:10-04:10	Mitt

## Öst

Sträcka projektnamn	Beskrivning	Trafikpåverkan omfattning	Trafikpåverkan tid	Region
Mittbanan	Hållplats Nälden		V41 S 23:00-24:00 V42 M 00:00-05:00 V42 M-Ti 23:00-05:00 V42 To-S tågstopp 09:00-24:00 V43 M 23:00-05:00 Ti 22:10-04:10	Öst
Mittbanan	Esik Gällö		V41 S 23:00-24:00 V42 M 00:00-05:00 V42 M-Ti 23:00-05:00 V42 To-S tågstopp 09:00-24:00 V43 M 23:00-05:00 Ti 22:10-04:10	Öst
Ostkustbanan	Spårbyte Gävle-Vallvik		Helt avstängt V31-V46	Öst
Mittbanan	Esik Erikslund		V37-V41 M-F 09:00-15:00 V42 M-O 09:00-15:00 V42 -V43 To-S 09:00-23:00 Tågstopp 87 tim V43 O-F 09:00-15:00 V44 M-To 09:00-15:00	Öst
(Frövi)-Ervalla. Spårbyte Ör-Fv	Förarbete kabelsänkning Uppspår	Enkelspårsdrift (Hovsta)-(Frövi)	V37 Mån-Fre kl. 07:30-15:00 Lör 07:20-17:35,	Öst

			Sön kl. 07:00-18:00	
Frövi-(Ervalla). Spårbyte Ör-Fv	Förrarbete kabelsänkning Uppspår	Enkelspårsdrift (Ervalla)-Frövi Trafikavbrott mot Vedevåg söndag	V37Sön kl. 07:00-17:40 V38 Mån-Fre kl. 08:15-15:25 Lör 08:20-15:30, Sön 00:05-09:30	Öst
(Frövi)-Ervalla. Spårbyte Ör-Fv	Förrarbete kabelsänkning Nedspår	Enkelspårsdrift Frövi- (Ervalla)	V41 Sön kl. 07:00-08:00 V42 Mån-Fre kl. 07:30-15:00 Lör, Sön kl. 07:00-18:00	Öst
Frövi-(Ervalla). Spårbyte Ör-Fv	Förrarbete kabelsänkning Nedspår	Enkelspårsdrift Frövi- (Ervalla)	V42 sön k l07:00-18:00 V43 Mån-Fre kl. 08:20-15:25 Lör kl. 08:25-17:30, sön kl. 07:00-17:40	Öst
(Ervalla)-Hovsta. Spårbyte Ör-Fv	Förrarbete kabelsänkning Nedspår	Enkelspårsdrift (Ervalla)-Hovsta Trafikavbrott till/från Alväng (Mäljarbanan)	V40 Fre kl 00:40-05:15 Lör kl 00:20-06:40 Natt mot sön kl 23:00-07:55	Öst
Ervalla-Hovsta. Spårbyte Ör-Fv	Förrarbete kabelsänkning Nedspår	Enkelspårsdrift Ervalla- Hovsta	V40 Natt mot sön kl 23:00-09:00 V41 Mån-Fre kl 07:30-15:00 Lör kl 07:15-18:15 Sön k l07:00-18:00	Öst
(Hovsta)-Örebro. Spårbyte Ör-Fv	Förrarbete kabelsänkning Nedspår	Enkelspårsdrift (Hovsta)-Örebro	V39 Tis,ons kl. 00:30-05:20	Öst
Hovsta-(Örebro). Spårbyte Ör-Fv	Förrarbete kabelsänkning Nedspår	Enkelspårsdrift Hovsta- (Örebro)	V39 Lör kl. 21:05-22:40 Sön kl. 00:25-08:50 V40 Mån kl. 00:00-05:20 Tis -fre kl. 00:30-05:20 Natt mot Lör kl. 22:30-06:40	Öst
(Hovsta)-Örebro. Spårbyte Ör-Fv	Förrarbete kabelsänkning Nedspår	Enkelspårsdrift (Hovsta)-Örebro	V39 Ons-Fre kl. 00:30-05:20 Natt mot Lör kl 23:05-06:40 Lör kl. 21:05-22:40. Sön kl 00:25-08:50	Öst
Örebro. Spårbyte Ör-Fv	Förrarbete kabelsänkning Nedspår	Begränsad framkomlighet genom Örebro, avstängt spår 1	V39 natt mot mån kl. 20:30-05:20 Tis,ons kl. 00:15-05:20	Öst
(Hallsbergs personbangård)- (Motala)	Dubbelspårsutbyggnad	Trafikavbrott (Motala)- (Hallsberg)	V37,41,43,45 Natt mot sön kl. 22:00-10:00	Öst

Dunsjö-jakobshyttan-Degerön				
Björnkulla-Södertälje Syd Övre. Dilationsskarvar	Byte av dilationsskarvar	Trafikavbrott Flemingsberg-Södertälje Syd Övre (Grödingebanan)	V39 Fre kl. 04:30 V40 mån kl. 04:30	Öst
Häggvik-Kummelby. Nytt vändspår Sollentuna	Växelinläggning	Trafikavbrott Kummelby-Häggvik.	V42 Lör kl .05:10 V43 mån kl. 04:30	Öst
Tillberga	Järnvägsanpassning GC-Bro	Trafikavbrott (Västerås Norra) - (Sala)	V39,40,41 Mån-Tor kl 09:30-15:30 V40 Lör kl. 00:05-08:00 Sön kl. 00:00-10:00	Öst
Stockholm Central. Cst Stationsåtgärder	Växelbyten + spårbyten	Trafikavbrott Stockholm C förbi "Säcken" till Spår 8	V39 Fre kl 22:00 V40 mån kl. 04:30	Öst
Stockholm Central. Cst Stationsåtgärder	Renovering plf 3	Avstängt spår 5,6	V18 mån kl. 00:00 V48 sön kl. 24:00	Öst
Tomtebodavägen Övre-Ulriksdal. Hastighetshöjande åtgärder Solna-Kummelby	Hastighetshöjande åtgärder	Spår N1 avstängt på sträckan Kummelby - Karlberg i olika etapper hel tid	V37 mån kl. 00:00 - sön kl 24:00	Öst
Simonstorp-Åby. Läckkabel Graveforstunnlarna	Montering av läckkabel	Trafikavbrott Katrineholm-Åby	V39 natt mot sön kl. 22:50-06:40 V40,42,44 natt mot sön kl. 22:10-06:40	Öst
Järna-Mölnbo. VSB Trimningsåtgärder Hölövägen	Trimningsåtgärder	Trafikavbrott (Järna)-Mölnbo	V43 fre kl 22:25 V44 mån kl. 05:00	Öst
Mölnbo	Växelbyten	Trafikavbrott (Järna)-Mölnbo	V43 fre kl. 22:25 V44 mån kl. 05:00	Öst
Skebokvarn	Växelbyten	Trafikavbrott (Gnesta)-(Flen)	V43 fre kl. 22:25 V44 mån kl 05:00 V45 natt mot sön kl. 22:00-08:00	Öst

## Väst

Sträcka projektnamn	Beskrivning	Trafikpåverkan omfattning	Trafikpåverkan tid	Region
Sandhem Vartofta SM-N	Sth-Höjning 160 km/h	Trafikavbrott F10-SM 22	V46 F 23:00- S 23:00	Väst
Borås-Varberg	Spår och kontakledningsarbete (PSB)	Trafikavbrott BS 9H - VB 157	V32-V48 M 00:00-24:00 S	Väst
Kil-Laxå	Mötesstation del Väse	Trafikavbrott SRR 32,34-Öl 31,33	V43 F 05:24-05:40 M	Väst
Kil-Laxå	Mötesstation del Väse	Trafikavbrott SRR 32,34-Öl 31,33	V44 F 05:24-05:40 M	Väst
Kil-Laxå	Spår och växelbyten BASTAB	Trafikavbrott Dg 22-Svå 21	V37 To 06:43-18:43	Väst
Floda	Spårväxelbyten 22A/22B	Trafikavbrott FD 22,52-21,51	V43 To 23:00-M 05:00	Väst
Herrljunga-Borås	Fjärrstyrning och spårbyte	Trafikavbrott Hr 81-Bs71V,75Ha	V30-V48 M-S 00:00-24:00	Väst

Göteborg-Partille	Sävedalen spårväxelbyte	Avstängt spår G-P & spänningslöst. Si 470, 472,450 - 466,448,586,588	V43 To 00:00-M 05:00 V44	Väst
Sävenäs rangerbangård	Signalställverksbyte	si 5/30, 1/3, 51/7 - 51b/8, 347, 367, 369, 53/25, 11/3	V40 M 00:00-05:00 M V47	Väst

## Syd

Sträcka projektnamn	Beskrivning	Trafikpåverkan omfattning	Trafikpåverkan tid	Region
Ä-Hb	Dubbelspårutbyggnad	Trafikstopp	V36-45	Syd

## Kontakt

Vid eventuella frågor kring beredskapsplanens framtagande kontakta författarna av detta dokument.