

RAPPORT

Nationell årstidsstyrd beredskapsplan, järnväg

Höst/Vinter 2024/2025



Trafikverket

Postadress: Solna strandväg 98, 171 54 Solna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Nationell beredskapsplan Höst/Vinter 2024–2025

Författare: Stark Sören UHjnk

Dokumentdatum: 2024-08-08

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

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)

Innehållsförteckning

Bakgrund	5
Syfte	5
Mål.....	5
Giltighetsperiod	5
Spårhalka.....	6
Beredskapsnivåer	7
Driftnivåer	8
Trafikrestriktioner	8
Väder	8
Samverkan i vinterfrågor	10
Planering.....	10
Obligatoriska uppstartsmöten.....	11
Uppstartsmöte trafikledningsområde.....	11
Uppstartsmöte kontrakt.....	11
Leveransuppföljning.....	11
Trafikverkets arbete med förbättringar.....	11
Entreprenörer.....	12
Samarbete järnvägsföretag	13
Broschyren ”Tillsammans blir vi bättre”	13
Förebygga hjulskador.....	13
Operativ kommunikation.....	14
Kontaktvägar.....	14
Väderrelaterade risker.....	15
Snöröjningsresurser och utrustning.....	19
Regional utrustning	19
Extra snöröjningsresurser	19
Trafikverkets större vintermaskiner	19
Övrig extra utrustning.....	20
Beredskapsnivåer	20
Gemensam hantering av samlingsopal	20
Beredskap för krishantering inom Trafikverket	21
Nationell operativ ledare (NOL).....	21
Regional operativ ledare (ROL).....	21
Tjänsteman i beredskap (TIB)	22
Nationell vintersamordnare	22
Krisledning	22
Kommunikation	22
Trafikverket presstjänst.....	23
Operativ kommunikationschef	23
Trafikinformation	23
Generellt samtliga	23
Investering och Stora Projekt	23
Underhåll	24
Större planerade arbeten	24
Kvalitetsavgifter.....	25
Kontakt.....	25

Regionkarta



Bakgrund

Trafikverket sammanställer beredskapsplaner inför varje årstid. Denna plan gäller för höst och vinter 2024–2025, i enlighet med riktlinjen [TDOK 2017:0362](#) som beskriver nationellt och övergripande hur Trafikverket, entreprenörer och järnvägsföretag förebygger och vidtar åtgärder inom sitt eget ansvarsområde för att minska årstidsrelaterade störningarna.

CL/TR/2021:0104 operativ hantering vid väderstyrd beredskap.

Delar av beredskapsplanen är framtagen i samarbete med branschen inom cykliskt samarbete TTT.

Den samlade riskbedömningen av vädrets konsekvens på anläggningen och fordon avgör vilken beredskapsnivå som ska gälla.

Syfte

Syftet med beredskapsplanen är att nationellt beskriva hur Trafikverket, entreprenörer och järnvägsföretag förebygger och vidtar åtgärder inom sitt eget ansvarsområde för att minska dom årstidsrelaterade störningarna.

Beredskapsplanen höst och vinter slagits ihop och för att ta hänsyn till dom vädervariationer och årstidernas gränser som går mer i varandra än tidigare i vårt avlånga land.

Mål

Målet är att kontinuerligt få samsyn kring arbetet under hösten och vintern och hitta gemensamma förbättringsområden som ökar robustheten, öka punktligheten och höja förtroendet för tåg som transportmedel.

Arbeta säkert! Vi uppmanar alla som arbetar i anläggningen att vid varje tillfälle arbeta säkert och följa de säkerhetsbestämmelser som gäller. [TDOK 2016:0289](#)

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 och för vintern veckorna 47 till 11. Inför vinterperioden uppdateras beredskapsplanen med information om större vintermaskiner.

Spårhalka

Den största utmaningen under hösten är kopplat till spårhalka. Bromsverkan på tåg kan kraftigt försämrats. Järnvägsföretagen har till viss del fordon med sandutrustning och ser till att utrustningen är användbar. Lokföraren kan i förebyggande syfte sanda på kända platser t.ex. i nedförsbacke för att hjälpa transporter som kör i motsatt riktning. 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 använda 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.

Trafikverket kan införa restriktioner på vagnsvikt på vissa sträckor till följd av yttre förhållanden, till exempel upprepad rapportering av lövhalka. 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.

Beredskapsnivån speglar förmågan och kapaciteten att möta stört läge. Gäller samtliga årstider och vädertyper. Vädervarningar är av vädertjänsten regionalt anpassade, beroende på om det händer i Norrlands inland eller i storstadsområde.

Information vid lövhalka och hala spår - Information är en av de viktigaste delarna för att minska riskerna vid spårhalka, både säkerhetsmässigt och för att förhindra skador på fordon och anläggning. Vid rapporter om spårhalka ska det i OPAL läggas till trafikpåverkan för att informationen ska nå samtliga järnvägsföretag.

Operativa beredskapsnivåer väder järnväg

TDOK 2017:0362 Hantering väder- och årstidstyrd beredskap järnväg. Syftet med riktlinjen är att nationellt skapa förutsättningar och stöd för ett förebyggande arbete kopplat till väderrelaterade händelser. Ett regeringsuppdrag där kontinuerlig utveckling av beredskapsnivåer och driftnivåer är prioriterat.

Beskrivning av beredskapsnivåer

Beredskapsnivån speglar förmågan och kapaciteten att förbereda och hantera stort läge. Gäller samtliga årstider och vädertyper. Vädervarningar är av vädertjänsten regionalt anpassade, beroende på om det händer i Norrlands inland eller i storstadsområde.

Beredskapsnivå 1 - Det kan finnas behov av omfördelning av resurser, förstärkning och operativa åtgärder och extra väderbevakning. Samtliga ska proaktivt planera för de risker som kan leda till konsekvenser för verksamheten.

Beredskapsnivå 2 – Proaktiva avstängningar eller restriktioner till följd av yttre förhållande som riskerar att skapa förseningar eller reducerad trafik. Restriktioner kan införas på sträckor till följd av yttre förhållanden. Järnvägsföretagen ska anpassa omfattning av trafiken eller vagnvikten efter rådande förhållanden. Extra resurser tas i anspråk för att hantera och lindra konsekvenserna i anläggningen. Besiktningar ska vidtas vid behov. Samlingsopal skapas vid behov från beredskapsnivå 2 och avslutas vid återgång till normalläge.

Beredskapsnivå 3 – Större förändring i produktionsplan. Alla tillgängliga resurser tas i anspråk för att hantera och lindra konsekvenserna av en mycket besvärlig situation. Tågplanen kan inte längre hållas, sträckor stängs för tågtrafik alternativt körs med kraftiga förseningar eller mycket reducerad trafik. Trafiksamverkan ska vara aktiverad.

Beredskapsnivå 4 – Extraordinär situation som kräver omfattande restriktioner och avstängningar. Trafikverkets alla tillgängliga resurser, samt resurser från andra samhällstjänster kan tas i anspråk för att hantera störningen. Innebär att trafiksituationen är så allvarlig att det är stopp i trafiken och ett minimum av spår och växlar fungerar. Kriskoordinering ska vara aktiverad.

Driftnivåer

Trafikpåverkan uppstår om störningen påverkar flera tåg. Trafikpåverkans omfattning bedöms utifrån från aktuell trafiksituation och banans kapacitet. Trafikpåverkan beskrivs med driftnivåer (**Grön**, **Gul**, **Orange** och **Röd**)

Definition av nivå <i>Grön</i>	Förseningar på ett/flera tåg upp till 10 minuter. Sätts automatiskt vid beslutad trafikpåverkan.
Definition av nivå <i>Gul</i>	Förseningar på flera tåg mellan 10 och 45 minuter. Kan medföra mindre anpassning av produktionsplan.
Definition av nivå <i>Orange</i>	Förseningar på flera tåg från 45 minuter och uppåt. Kan medföra större anpassning av produktionsplan.
Definition av nivå <i>Röd</i>	Trafikstopp, går ej att effektuera produktionsplan.

Om omständigheterna och förhållandena så kräver, kan man vidta kraftigare åtgärder än vad som anges i CL/TR/2021:0104 "Operativ väderberedskap"

Trafikrestriktioner

Tillfälliga trafikrestriktioner beslutas av ROL eller NOL till följd av infrastrukturens beskaffenhet och trafikens art. Restriktioner kan förekomma på grund av yttre förhållanden, olyckor och skador på infrastrukturen som till exempel storm, översvämningar och skred. 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 till exempel JNB som avtalsparten måste följa, oavsett om det finns dispenser som tågvikt och tåglängd.

Väder

Trafikverket har avtal med SMHI och tillgång till väderprognoser anpassade för väg- och järnvägstrafiken. Det leder till åtgärder hos myndigheter och kommuner för att förbereda eller hantera störningar utifrån förväntade konsekvenser på samhället. Det kan handla om anpassningar av kollektivtrafik, åtgärder för att snabbt hantera strömavbrott och förberedelser för insatser på järnvägsnätet. Det

finns tydliga kriterier när varningar ska gå ut, vilka har bestämts tillsammans med myndigheter, landsting och kommuner.

Det är viktigt att entreprenörer och järnvägsföretag prioriterar bevakning av väder, eftersom det är viktiga beslutsunderlag för kunder och samhället.

Vid större vädervarningar som påverkar samhällsnyttiga funktioner begär regional operativ ledning extra vädermöte tillsammans med NOL om vädervarningen förväntas påverka järnvägstrafiken nationellt. Beredskapsnivån speglar förmågan och kapaciteten att möta stort läge. Gäller samtliga årstider och vädertyper. NOL kontaktar krisledning vid behov.

Konsekvensbaserade vädervarningar

Det förnyade vädervarningssystemet som infördes hösten 2021 ligger till viktig grund för relevanta och regionala förberedelser att hantera störningar. Erfarenheter från föregående vinter visar att det är viktigt att inte vänta utan i god tid beställa t.ex. större vintermaskiner.

I det förnyade systemet kommer en varning utfärdas när vädret väntas medföra konsekvenser eller störningar i samhället. T.ex. 20 cm snö ger väldigt olika konsekvenser beroende på om snön faller i Norrlands inland eller i en storstad.



Gul varning

Konsekvenser för samhället, vissa risker för allmänheten. Väderutveckling som kan medföra konsekvenser för samhället, vissa risker för allmänheten samt vissa skador på egendom och miljö. Störningar i en del samhällsfunktioner är förväntade. Lokala variationer kan förekomma.



Orange varning

Allvarliga konsekvenser för samhället, fara för allmänheten. Väderutveckling som kan medföra allvarliga konsekvenser för samhället, fara för allmänheten samt allvarliga skador på egendom och miljö. Störningar i samhällsfunktioner är förväntade. Lokala variationer kan förekomma.



Röd varning

Mycket allvarliga konsekvenser för samhället, stor fara för allmänheten. Väderutveckling som kan medföra mycket allvarliga konsekvenser för samhället, stor fara för allmänheten samt mycket allvarliga skador på egendom och miljö. Omfattande störningar i samhällsfunktioner är förväntade.

Samverkan i vinterfrågor

Det cykliska samarbetet med TTT (Tillsammans för tåg i tid) där Trafikverket och järnvägsföretagen tillsammans samverkar kring årstidsstyrda beredskapsplaner och uppföljningsrapporter från föregående beredskapsperiod. Samverkan ska vara faktabaserad och inriktad på hur vi tillsammans kan förbättra vinterberedskapen.

Samtliga ska ha en gemensam uppfattning av riskområden, åtgärdsplaner och en förståelse för vikten av förebyggande åtgärder.

Erfarenhetsåterföring och uppföljning av särskilda händelser eller annat som kan förbättra beredskapen ska löpande analyseras och ingå i uppföljningsrapporten efter vintern för att ingå i nästkommande vinterberedskapsplan.

Respektive aktör informerar sin egen organisation om gällande beredskapsplan och på ett effektivt sätt så att järnvägstrafiken kan upprätthållas säker och robust.

Planering

Planering inför höst och vinter sker i samråd mellan beställaren, järnvägsföretag och underhållsentreprenörens ledningsfunktion för bland annat vintertjänster. Där fastställer man kontaktvägar, återkommande planeringsmöten, veckomöten och tillgänglighet för tjänster i anläggningen.

Entreprenörer, järnvägsföretag och Trafikverket säkerställer att resurser och utrustning är klara för att användas inför kommande årstid. Att man har kapacitet för förebyggande och akut felavhjälpande åtgärder vid vädervariationer samt större insatser vid trafikstörningar. Vilket innebär att genomförda årstidsrelaterade förberedelser, innehållet i aktuell beredskapsplan och beskrivning att respektive ansvarsområde genomförs och följs upp inom varje projekt. Det handlar om att ligga steget före i förberedelserna och bygga beredskap för att öka tillgängligheten.

Obligatoriska uppstartsmöten

Uppstartsmöte trafikledningsområde

Regional samordnare på trafikledningsområde kallar berörda till uppstartsmöte. Trafikverket, entreprenörer och järnvägsföretag presenterar inom sitt respektive ansvarsområde att resurser och utrustning är klara för att användas inför kommande beredskapsperiod och att det finns kapacitet att förebygga och hantera akut felavhjälpande åtgärder och trafikstörningar. Uppstartsmöten handlar också om att kontinuerligt få samsyn kring nationella beredskapsplaner, hitta gemensamma förbättringsområden som ökar säkerheten och robustheten. Men också för att sprida erfarenheter, planera och skapa förutsättningar så att samtliga är redo inför kommande årstid inom sitt eget ansvarsområde. Samtliga möten ska dokumenteras.

Uppstartsmöte kontrakt

Projektledare för kontraktssområde kallar till ett uppstartsmöte. På uppstartsmötet inför kommande period presenterar entreprenören sitt eget förberedande arbete inom ansvarsområdet och följer upp att årstidsrelaterade förberedelser är utförda samt risker kopplade till väderutveckling.

Att det finns samarbete mellan alla parter, både avseende innehåll i årlig förberedande vinterberedskapsplan och den operativa kontakten inför/under snöfall för att få tillgänglighet för snöröjning. I anslutning till Trafikverkets anläggning finns på många orter även andra infrastrukturägare som ska kallas till uppstartsmöte. Det är viktigt att veckomöten är planerade för perioden och genomförs vid behov samt att kontaktuppgifter för snöhantering är uppdaterade. Samtliga möten ska dokumenteras.

Leveransuppföljning

Uppföljning utförs av leveransuppföljning järnväg med fokusområden kopplat till årstid som dokumenteras.

Trafikverkets arbete med förbättringar

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

Varje beredskapsperiod 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.

Identifierade förbättringsområden kopplat till aktuell period

1. TDOK 2017:0362 uppdaterad.
2. Snöröjning bangårdar. Fortsatt fokus på att säkerställa förberedelser och möten med samtliga inblandade. För att bedriva snöröjning så optimalt och proaktivt som möjligt finns ett antal definierade forum för förberedelser och aktiviteter inför, under och efter vintern.
3. Information vid lövhalka och hala spår - Information är en av dom viktigaste delarna för att minska riskerna vid spårhalka, både säkerhetsmässigt och för att förhindra skador på fordon och anläggning. Vid rapporter om spårhalka ska det i OPAL läggas till trafikpåverkan för att informationen ska nå samtliga järnvägsföretag.
4. ETCS fordon (snöröjning) på ERTMS sträckor. Upphandlade större vintermaskiner flyttas till anslutning till sträckor med ERTMS för att inte behöva söka D-skydd med större trafikala konsekvenser.
5. Uppställda vagnar/fordon på driftplatser. Nationell lista på uppställda fordon/vagnar. Process för röjning. Kodning vid försening på grund av flyttade tågmöten. Kostnad för uppställning. Nationell process pågår.
6. Kommunicera beredskapsnivåer på nationell nivå året runt.
7. Uppdatering TDOK 2016:0610 "Avrop snöröjningsmaskiner".

Entreprenörer

Entreprenören ansvarar för avtalsenliga åtgärder som krävs kopplat till beredskapsplaner för att upprätthålla föreskriven standard och funktion. Åtgärder ska utföras på eget initiativ av entreprenören och utan uppmaning från beställaren. Det innebär att entreprenören fortlöpande ska hålla sig underrättad om järnvägsnätets tillstånd avseende vädersituation och trafikförutsättningar genom att kontinuerligt arbeta med risker kopplat till väderprognoser.

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

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

Entreprenörer säkerställer att de är förberedda med de resurser som krävs enligt kontrakt för att hantera händelser proaktivt. Till exempel vid vädervarningar utrustas felavhjälpling i god tid med rätt verktyg.

Det handlar att hela tiden ligga steget före i förberedelser och bygga beredskap och arbeta med risker, vilket ökar robustheten.

Samarbete järnvägsföretag

Järnvägsföretag deltar i möten, 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 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.

Broschyren ”Tillsammans blir vi bättre”

I dagens järnvägssystem är många aktörer inblandade. Informationen i den uppdaterade broschyren ”Tillsammans blir vi bättre” riktar sig till dig som jobbar operativt med järnvägstrafik för att göra det enklare att kommunicera och jobba nationellt med förbättringar. Den uppdaterade utgåvan 6/2022 är framtagen tillsammans med branschen och beskriver de vanligast förekommande händelserna,

Implementera broschyren i förarstöd och instruktioner där det är möjligt.

Tillsammans kan vi öka järnvägens robusthet och punktlighet för järnvägen genom att dela erfarenheter. Alla är vi en del av ett pussel där varje bit behövs för att få det att fungera och nå våra gemensamma mål. Genom att följa dessa tips och råd ökar förståelsen för varandra i vissa situationer.

Finns tillgänglig som nedladdningsbar PDF [Tillsammans blir vi bättre](#)

Förebygga hjulskador

Hjulskador är något som drabbar järnvägen framförallt under hösten och vintern. Följden av en hjulskada orsakar ofta störningar i trafiken. De samhällsekonomiska kostnaderna uppgår till miljontals kronor varje år. Därför är det viktigt att vi gemensamt arbetar för att minska risken för att hjulskador uppstår och gör allt som går för att mildra konsekvenserna när de har inträffat. Genom att vara uppmärksam kan du bidra till ökad säkerhet och punktlighet. Fokusgruppen inom ramen för Nationellt driftforum med representanter från Branschföreningen Tågoperatörerna och Trafikverket har arbetat fram en broschyr som ger råd om hur man [Förebygger hjulskador](#)

Operativ kommunikation

De huvudsakliga kontakterna rörande prioritering av snöröjning mellan järnvägsföretaget och Trafikverket ska, i det operativa läget, ske mellan järnvägsföretagets operativa ledning och Trafikverkets tågledare. För att det utbytet ska ge det underlag som krävs måste samtliga delar i kommunikationskedjan hålla samt innehålla den information som krävs för att beslut i varje led ska kunna fattas på rätt grunder. I detta ingår att järnvägsföretagets lokala arbetsledning – i de fall sådan finns på plats – för en tät dialog med snösamordnaren för att kontinuerligt tydliggöra behovet av specifika spåravsnitt. Om lokal arbetsledning inte finns kan järnvägsföretagets operativa ledning ta direktkontakt med snösamordnare.

Vanliga operativa kontakter, såsom mellan tågklarerare och lokförare/tillsyningsman, förändras inte utifrån ovan.

Kontaktvägar

Kontaktuppgifter uppdateras av ansvarig chef eller ställföreträdande per distrikt/region och ska finnas tillgängliga. Skriv ut nödvändig information.

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

Vid förvarningar om 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 de resurser som krävs för att hantera händelser.

Chef eller tillförordnad 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.

Väderrelaterade risker

Spårhalka

Det är viktigt att åtgärder mot spårhalka prioriteras och får tid i 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. Vid rapporter om spårhalka ska det i OPAL läggas till trafikpåverkan för att informationen ska nå samtliga järnvägsföretag.

Beredskapsnivå används vid behov. Längd-/viktreducering 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 återfinns på följande länk: [Information halt spår](#)

Inför hösten finns framtaget kartor och tabeller hur halkbekämpning och metod inom respektive underhållsdistrikt är planerad att utföras. Järnvägsföretagen har deltagit och delat erfarenheter.

Regionala bilagepaket är uppdelade per trafikledningsområde och 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.

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

Det är viktigt att åtgärder mot spårhalka prioriteras. Rätt rapportering är avgörande för uppföljning. Rapporterade händelser halt spår följs upp dagligen. Plats, sträcka, tid, vikt, längd, tågnummer, fritext, m.m.

Vind

Under stora delar av året är risken stor för kraftiga vindar 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 med 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 i förebyggande syfte är förberedda på att trummor, diken och dräneringar ska hållas öppna och att vattenavledning säkras.

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

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 fränkskiljare. 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 så kallade 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 och till exempel skada strömavtagaren.

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.

Underkylt regn i kombination med låg lufttemperatur

Underkylt 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 tunnelmynningar eller bergsskärningar.

Vid underkylt 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 kan ge problem med funktionen på växlers omlägningsanordningar, rangerbromsar och annan mekanisk utrustning i anläggningen. Blöt snö kan orsaka snöpackning och återfrysning. Snöfall med blöt snö. Viktigt att ta ner strömavtagare på fordon vid uppställning. Kontaktledningen kan tyngas ner och orsaka kortslutning. Ökad risk med evakuering kan finnas vid stora snömängder då det i värsta fall 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 snabbt kan skapa stora problem i växlar och bromssystem på fordon, men också snödrivor som i sin tur kan vara svårforcerade med urspårning som risk.

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

Vid kraftig vind i kombination med minusgrader kan snö på slättmark/åkrar, driva med sig jord/sandpartiklar som binder sig och kan orsaka stora problem i anläggningen.

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

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 svårt att se om växeln ligger i önskat läge. Därför är det viktigt att växlar ska användas så sparsamt som möjligt och röjas innan användning.

Trafikverksskolan har en interaktiv utbildning som beskriver spårväxels funktion och hur man snöröjer spårväxlar. [Snöröjning av spårväxlar](#). Se även regionala bilagepaket för prioritering.

Särskild uppmärksamhet på spår i asfalterade ytor. Urspårningsrisken ökar markant på dessa delar då det packas med snö och is på grund av att andra fordon kan köra och packa snö. Hala och snöfyllda perronger ökar risken för personskador.

Snöröjningsresurser och utrustning

Regional utrustning

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

Trafikverkets större vintermaskiner

Samtliga underhållsdistrikt har möjlighet och bör avropa större vintermaskiner när det förväntas större snöfall. Rutinen är datumstyrd och kan endast användas under vinterperioden. Den som gör avropet måste bland annat se till att de kan ansvara för maskiner och personal på den plats där resurserna ska användas och övrigt stöd enligt rutin. Den senaste informationen och placeringsorter finns tillgängligt på webben [Större vintermaskiner TDOK 2016:0610](#) [Avrop snöröjningsmaskiner](#). Viktigt att NOL och kontraktsansvarig är uppdaterad och beslutande i varje förflyttning. Daglig avstämning ska ske om bland annat uppdragets utförande och längd.

Snöprovtagningar

För att tillsynsmyndighet ska kunna redovisa föroreningshalter i olika typer av snö från järnväg (perrongsnö, snö längst linjen, smältvatten från SR 700), har ett provtagningsprogram arbetats fram av Trafikverket, Underhåll Teknik och Miljö. Provtagningen 2022 visade inga förhöjda värden. Kontrollprogrammet är ett led i Trafikverkets egenkontroll enligt miljöbalken.

Röjningslok

Stillastående tåg utan kraftmatning eller andra orsaker blir bland annat snabbt nedkylda, vilket måste tas i beaktning vid beslut om hantering av evakuering/röjning. Trafikverket har upphandlat röjningslok och dessa avropas via regional operativ ledning. Det är viktigt att lokförare som begär hjälp har utbildning var övergångskoppel finns och hur det sätts på plats. Det är också viktigt att övergångskoppel är underhållna.

Övrig extra utrustning

En tillgång inom Trafikverkets krishantering.

Trafikverket kan även tillhandahålla t.ex. bandvagnar för sjuk/persontransport, vattenbehållare för brandsläckning, elverk, broar och pontonfärja. Vid behov görs anmälan till Trafikverkets TIB.

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>

Gemensam hantering av samlingsopal

Från 2023 kommer hantering samlingsopal att gälla även under övriga tider på året. VO Trafik kommer nu kunna koordinera och hantera orsakskodning och händelser i OPAL på ett gemensamt sätt över samtliga trafikledningsområden, hela året och oberoende av årstid. [Hantering vid beredskapshöjning](#)

Grundförutsättningar:

Orsaksrapportering skall ske på faktisk orsak till försening.

- Orsaksrapportering som samlad händelse får användas vid förseningar i samband med händelser där Trafikledning samt underhållsentreprenören inte har förutsättningar att klara uppdraget.
- Väderrelaterade händelser
- Det är med trafikpåverkanssträckor och fritext som den registrerade händelsen i OPAL ändras och anpassas utifrån aktuellt trafik- och störningsläge.
- Trafikpåverkan anges lämpligen på samma sträcka där beredskapsnivå 2, 3 eller 4 gäller eller information om lövhalka eller hala spår. Om fler banor/sträckor är påverkade, registreras en händelse per bana/sträcka.
- Samma information kan med fördel användas både i den Trafikverksinterna som den järnvägsinterna händelseinformationen.

- Infrastrukturhändelse av annan orsak än beredskapsnivåhöjningen ska registreras i en separat händelse med tillhörande Ofelia.

Beredskap för krishantering inom Trafikverket

För att säkerställa ledningsfunktioner i Underhåll, ska personal finnas att tillgå för att bemanna 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 underhållschefer 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. Säkerställa kvalitet på trafikslagsövergripande nationell information och trafikinformation. 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. Regional operativ ledare fattar samma typ av beslut som nationell operativ ledare, men på regional nivå för att hantera störningar.

Vid akuta situationer kalla till Trafiksamverkan på respektive nivå.

Fattar beslut om förändring av beredskapsnivå i samråd med projektledare alternativt 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 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 till exempel tillstånd för arbete i spår med TSM och övriga förutsättningar som behövs.

Nationell vintersamordnare

Primärt stöd till ROL/NOL under perioden vecka 51–13 att fatta beslut (dvs kunskapsinhämtning från distrikten kring läget både före, under och efter snöfall) och flytt av snömaskiner.

Driva och utveckla underhålls förmåga att både vara proaktiv och reaktiv att hantera störningar.

Varje händelse är unik, vilket ställer krav på att organisation och arbetssätt är flexibelt och situationsanpassat med utgångspunkt från behoven.

Krisledning

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

Tydliggör verksamhetsområde Planerings leverans av nationell och regional kriskoordinering vid kriser och ska kunna agera med samhällets krishantering.

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 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 [Trafikinformation](#)

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. Att man har en gemensam uppfattning av riskområden. Att man tillsammans arbetar för att lösa uppkomna situationer och inte fastnar i kontraktsfrågor, som kan lösas senare. 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.

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

Järnvägssystem Kund

Sektionen ansvarar för att på nationell nivå samordna underhållsarbete för ökad robusthet, samt säkra Underhålls dialog och samarbete med kunderna. Detta sker i täta samarbeten med andra avdelningar inom såväl Underhåll som övriga verksamhetsområden. 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 diskutera och hantera beredskapsplanen tillsammans med entreprenören på byggmöten.

Säkerställer att entreprenörerna arbetar i enlighet med gällande kontrakt.

Större planerade arbeten

På websidan presenteras större planerade arbeten som kan påverka järnvägstrafiken [Banarbetsplaner per driftområde](#) 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 besiktningens anmärkningar (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 21 december kl 00.00 till 24 december kl 15.00.

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 till kvalitetshöjande åtgärder och för att minimera avvikelser.

I uppföljningen till beredskapsplanerna kommer utvalda Opal-koder per årstid att analyseras och presenteras. Därför är rätt rapportering mycket viktig.

Kontakt

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