

RAPPORT

Nationell väderberedskapsplan, järnväg

Höst 2026 och till vissa delar vinter



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 väderberedskapsplan Höst 2026

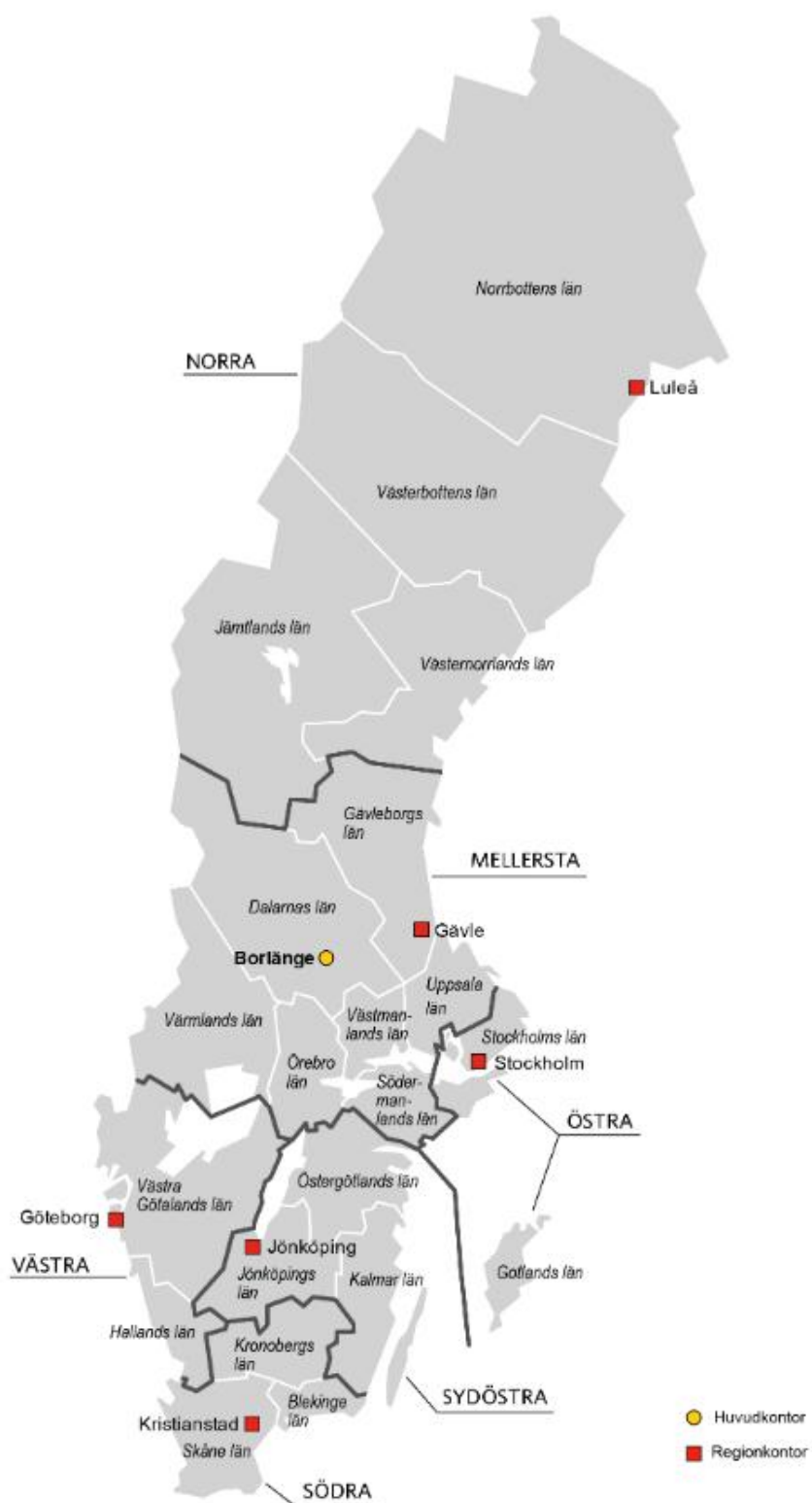
Författare: Stark Sören UHjsb, Aram Bakerson UHjsa

Dokumentdatum: 2026-08-10

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

trafikverket.se

Regionkarta



Bakgrund

Trafikverket sammanställer väderberedskapsplaner inför varje årstid. Denna plan gäller för hösten och beskriver nationellt och övergripande hur Trafikverket, entreprenörer och järnvägsföretag förebygger och vidtar åtgärder inom sitt eget ansvarsområde för att minska årstidsrelaterade störningarna. Eftersom dom norra delarna av landet påbörjar vintern tidigare så finns delar av väderberedskapsplanen (vinter) i slutet av dokumentet.

Arbetsrummet (internt) väderberedskapsplaner [Startsida Förvaltningsobjekt Årstidsstyrda Väderberedskapsplaner, Järnväg](#)

På webben finns väderberedskapsplaner och uppföljningsrapporter och övrig information kopplat till väder [Årstidsstyrda väderberedskapsplaner järnväg - Bransch](#)

CL/TR/2021:0104 operativ hantering vid väderstyrd beredskap ger operativt stöd att hantera väderförhållanden proaktivt och operativt. Checklistan är vägledande och inte styrande.

Halkbekämpning schema [Halkbekämpning – arbetsschema hösten 2026](#)

Regionala väderberedskapsplaner beskriver reduceringar och vid höjd/sänkt beredskapsnivå pga. svår väderlek. för att samtliga berörda har kännedom om vilka prioriteringar som vidtas i järnvägssystemet. Distributionen sker till berörda järnvägsföretag och entreprenörer som i sin tur ansvarar för distribution inom egen organisation. Bilagepaketen uppdateras inför varje vinterperiod. [Regionala väderberedskapsplaner - Alla dokument](#)

Syfte

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

Mål

Målet är att få samsyn och hitta gemensamma förbättringsområden som ökar robustheten, öka punktligheten och höja förtroendet för tåg som transportmedel.

Giltighetsperiod

Giltighetsperiod för höstens väderberedskapsplan är veckorna 36 till 46.

Väderberedskapsnivåer järnväg

Alla former av väderpåverkan på järnvägen kräver proaktivitet, timing i beslut och samverkan innan problemen uppstår.

Väderberedskapsnivån speglar förmågan och kapaciteten att möta och hantera stört läge.

Gäller samtliga årstider och vädertyper. Vädervarningar är anpassade, beroende på om det händer i Norrlands inland eller i storstadsområde.

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

Nivå 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 och avslutas vid återgång till normalläge.

Nivå 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.

Nivå 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.

Driftnivåer

Trafikpåverkan uppstår om en störning 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.

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 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.

Beredskapsnivån speglar förmågan och kapaciteten att möta stört läge. Gäller samtliga årstider och vädertyper.

NOL Nationell operativ ledare ansvarar ur ett nationellt perspektiv för att prioritera kapacitet och att fatta inriktningsbeslut

ROL ansvarar för resultatet av samtliga direkt operativa beslut och åtgärder i driftperioden inom geografiskt ansvarsområde.

ULIB ansvarar för beslut regionalt och är den operativa ingången för andra verksamhetsområden.

TIB har till uppgift att initiera och samordna det inledande arbetet för att upptäcka, verifiera, larma och informera vid allvarliga kriser.

Samordnare större vintermaskiner järnväg är ett stöd till verksamheten (kunskapsinhämtning och prioritering kring läget både före, under och efter snöfall) under perioden 15 november till 31 mars och ska kallas till bedömningsmöte både akut och förebyggande. Större vintermaskiner har normalt en inställelsetid på 48 timmar.

Samverkan

Samverkan ska vara faktabaserad och inriktad på hur vi tillsammans kan förbättra väderberedskapen.

Samtliga ska ha en gemensam uppfattning av riskområden, åtgärdsplaner och en förståelse för vikten av förebyggande åtgärder. Respektive aktör informerar sin egen organisation om gällande väderberedskapsplan och på ett effektivt sätt så att järnvägstrafiken kan upprätthållas säker och robust.

Konsekvensbaserade vädervarningar

Vädervarningssystemet ligger till grund för relevanta och regionala förberedelser att hantera störningar.

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.

Planering inför årstiden

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. Genomföra årstidsrelaterade förberedelser, innehållet i aktuell väderberedskapsplan och beskrivning att respektive ansvarsområde genomförs och följs upp inom varje projekt. Det handlar om att ligga steget före i förberedelserna och bygga en god beredskap.

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.

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 felavhjälpning 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.

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,

Tillsammans kan vi öka järnvägens robusthet och punktlighet för järnvägen genom att dela erfarenheter.

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

Spårhalka

Den största utmaningen under hösten är kopplat till spårhalka. Det är viktigt att åtgärder mot spårhalka prioriteras och får tillgång till åtgärder 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 informeras i ”TELS” för att det ska nå samtliga järnvägsföretag. Längd-/viktreducering är en annan åtgärd. Övriga 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: [Åtgärder mot spårhalka - Bransch](#)

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

Rätt rapportering är avgörande för uppföljning. Rapporterade händelser halt spår följs upp dagligen. Plats, sträcka, tid, vikt, längd, tågnummer, fritext, m.m.

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 vagnvikt 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.

Förebygga hjulskador

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. 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](#)

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 trädsäkrats. 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 översvämningsportal](#)

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: 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 - Bransch](#)

Låg lufttemperatur

Långvarig kraftig kyla kan ge problem med mekaniska delar i anläggningen, till exempel växlar och frångiljare. 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 också risken 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 strömvtagaren.

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.

Trafikverkets arbete med förbättringar från föregående år.

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 väderberedskapsplan.

Dom flesta händelserna går att förebygga genom att arbeta med riskbedömningar, identifiera sårbarhet och möjliga konsekvenser. Väderprognoser och varningar ökar möjligheten till snabb återställning om man har rätt information i god tid och inte minst är rätt utrustad och utbildad inför varje tänkbar situation.

Det är viktigt att alla inblandade är delaktiga och informerar om händelser som påverkar varandras verksamheter.

Strömvtagare dialog med järnvägsföretag om att samtliga i större utsträckning bör använda anpassade vinterkolskenor för vinterförhållanden samt ökad tillsyn under vinterperioden. Väderförhållanden som kraftigt regn, rimfrost och is orsakar kraftiga ljusbågar mellan kontaktledningen och strömvtagaren. Ljusbågar äventyrar stödprofilernas stabilitet och gör att standardkolskenorna måste bytas ut i förtid. Ljusbågsresistenta vinterkolskenor finns tillgängligt på marknaden som är anpassade till det svenska järnvägsnätet. Uppskattningsvis skulle det minska skadorna med uppskattningsvis med 95 procent.

Utbildning och information till förare och entreprenörer för att minska antalet händelser kopplat till hala spår.

Uppkörda växlar/urspårning/kollision kräver stort fokus från samtliga aktörer som framför fordon på järnväg genom information/utbildning och fortbildning.

Trädröjning Trafikverket har ökat fokus och ytterligare medel för trädröjning kommande år.

Förtydligat väderberedskapsnivåer genomfört beredskapshöjande åtgärder och lämpliga begränsningar och prioriteringar i infrastrukturen. Syftet är att ta fram underlag för bedömning av behov och förtydliga interna samt externa kommunikationsvägar vid nivåhöjningar.

Operativ beredskap Styrande dokument CL/TR/2021:0104 är uppdaterad.

Projekt järnvägsväder ska ta tillvara befintlig kunskap om samband mellan väder och händelser i järnvägssystemet. och driva på frågan om hur anpassade väderprognoser skulle kunna komma Trafikverket och järnvägsföretagen till del.

Driftledningens prioriteringar är nödvändiga för att tågtrafiken ska framföras med så små förseningar som möjligt. Orsaken till prioritering är viktig information för att identifiera förbättringar.

Övrig extra utrustning

[Fordonsresurser En tillgång inom Trafikverkets krishantering](#)

Trafikverket kan tillhandahålla t.ex. mobila elverk, bandvagnar för sjuk/persontransport, vattenbehållare för brandsläckning, elverk, broar och pontonfärja. Vid behov kontaktas Trafikverkets TIB.

Snöröjningsresurser och utrustning

Vinterunderhåll startar vid olika perioder i landet och är anledningen till att delar av vinterberedskapen finns med i hösten väderberedskapsplan. Vintertjänster hanteras i underhållentreprenörernas kontrakt och bemannas med de maskiner och resurser som behövs för att sköta sitt uppdrag. Vintertjänsterna ska vara klara inför vintern och uppstartsmöten ska vara planerade i samtliga trafikledningsområden. Viktigt att känna till är att många på många depåer och terminaler har operatörer och godsköpare eget ansvar för bl.a. snöröjning.

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 växlars omläggningsanordningar, rangerbromsar och annan mekanisk utrustning i anläggningen. Blöt snö kan orsaka snöpackning och återfrysning. Viktigt att ta ner strömvtagare på fordon vid uppställning för att undvika kortslutning.

Ökad risk med evakuering 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.

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

Särskild uppmärksamhet på spår i asfalterade ytor. Urspårningsrisken ökar markant på dessa delar när snön packas av andra fordon. Hala och snöfyllda perronger ökar också risken för personskador.

Ökad uppmärksamhet om det finns isklumpar efter plattformskanten. Vilket kan riskera att kastas upp på plattformen av passerande tåg.

Vid större snöfall är det viktigt att snöröja framför dvärgsignaler för att förhindra händelser som uppkörda växlar och passera signaler i stopp.



Trafikverkets större vintermaskiner

Samtliga underhållsdistrikt har möjlighet och bör avropa större vintermaskiner i god tid (48 timmar) när det förväntas störres snöfall mellan 15 november till 31 mars. Rutinen är datumstyrd och kan endast användas under perioden. Fakta om större vintermaskiner finns tillgängligt på [Snöröjningsmaskiner - Bransch](#)

Avropsrutiner [Avrop snöröjningsmaskiner](#).

När behov av förstärkning av större vintermaskiner kontaktas NOL. Viktigt att NOL och kontraktsansvarig är uppdaterad och beslutande i varje förflyttning. Avrop av större vintermaskiner innebär ingen extra kostnad oavsett om dom kommer till användning eller ej. Samordnare större vintermaskiner UH järnväg tillsammans med NOL tar beslut om det behövs prioriteringar.

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 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 beaktan 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.

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 spårmiljön 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 21 december kl 00.00 till 24 december kl 15.00.

Kontakt

Vid frågor kring beredskapsplanens framtagande kontakta författarna av detta dokument.