

Nationell väderberedskapsplan vinter järnväg

Vinter 2025/2026



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 Vinter 2025–2026

Författare: Stark Sören UHjnk

Dokumentdatum: 2025-09-11

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

trafikverket.se

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	3
Bakgrund.....	5
Syfte	5
Mål	5
Giltighetsperiod	5
Operativa nivåer väder järnväg.....	6
Grundförutsättningar	6
Driftnivåer.....	7
Trafikrestriktioner	7
Bedömningsmöte	7
Konsekvensbaserade vädervarningar	8
Samverkan i vinterfrågor	9
Trafikverkets arbete med förbättringar	11
Förbättringsområden kopplat till aktuell period.....	11
Entreprenörer	12
Järnvägsföretag.....	12
Nationell vintersamordnare	13
Tjänsteman i beredskap (TIB)	13
Nationell operativ ledare (NOL)	13
Regional operativ ledare (ROL)	14
Krisledning.....	14
Broschyren ”Tillsammans blir vi bättre”	14
Kommunikation.....	14
Trafikverket presstjänst	14
Operativ kommunikationschef	15
Trafikinformation	15
Generellt samtliga	15
Kontaktvägar.....	15
Väderrelaterade risker	16
Snöröjningsresurser och utrustning	18
Verksamhetsområde Underhåll.....	20
Kontakt	21

Regionkarta



Bakgrund

Trafikverket sammanställer väderberedskapsplaner inför varje årstid. Denna plan gäller för höst och vinter 2025–2026, 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.

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

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

Syfte

Syftet med väderberedskapsplanen är att nationellt beskriva hur Trafikverket, entreprenörer och järnvägsföretag förebygger och vidtar åtgärder inom sitt eget ansvarsområde för att minska dom årstidsrelaterade störningarna. Men också att tillsammans har en gemensam och aktuella lägesbild vid svårare väderhändelser. Väderberedskapsplanen 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 få samsyn kring väderberedskap. Stor vikt läggs på förbättringsarbete. Utveckla och arbeta med förbättringar. Hela tiden arbeta löpande med effektiva arbetssätt och hitta gemensamma förbättringsområden som ökar robustheten, öka punktligheten och höja förtroendet för tåg som transportmedel.

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

Giltighetsperiod

En gemensam giltighetsperiod gäller nationellt för samtliga väderberedskapsplaner för att möjliggöra uppföljning efteråt. Detta innebär att årstidsplanen inte alltid överensstämmer med geografiska väderförhållanden. Giltighetsperiod för vintern veckorna 47 till 11.

Operativa nivåer väder järnväg

TDOK 2017:0362 *Hantering av väder- och årstidstyrd beredskap inom järnvägen* är en riktlinje som syftar till att skapa nationella förutsättningar och ge stöd för ett förebyggande arbete kopplat till väderrelaterade händelser. Ett regeringsuppdrag där kontinuerlig utveckling är prioriterat.

Väderberedskapsnivåer

Syftet med beredskapsnivåer är att skapa ett enhetligt arbetssätt för alla berörda parter, både internt och externt. Nivån speglar förmågan och kapaciteten att möta stort läge enligt [Operativ hantering](#). Nivåer ska användas för olika typer av störningar och vid aktivering ska orsaken till höjningen namnges enligt följande standard: Väderberedskapsnivå <Nivå>, <Orsak>, <Plats/sträcka/stråk/område>

Gäller samtliga årstider och vädertyper. Vädervarningar är av vädertjänsten regionalt anpassade, beroende på om det händer i Norrlands inland eller i storstadsområde. Tidigare användes beredskapsnivåer men ändrades till väderberedskapsplaner för att inte förväxlas med Trafikverkets krisberedskap.

Väderberedskapsnivå 1 - Det kan finnas behov av omfördelning av resurser, förstärkning och operativa åtgärder och extra väderbevakning. Behov av vintertjänster dygnet runt. Kan medföra trafikstörningar. Vintertjänster skall ges hög prioritet” Samtliga ska proaktivt planera för de risker som kan leda till konsekvenser för verksamheten.

Väderberedskapsnivå 2 – Proaktivt stänger eller inför restriktioner till följd av yttre förhållande. Järnvägsföretagen anpassar omfattning av trafiken eller vagnvikten efter rådande förhållanden enligt beslutad reduceringsplan. Planerade banarbeten som inte är vinterrelaterade ställs in. Extra resurser tas i anspråk för att hantera och lindra konsekvenserna i anläggningen. Besiktningar ska vidtas vid behov.

Väderberedskapsnivå 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. Planerade banarbeten som inte är vinterrelaterade ställs in

Väderberedskapsnivå 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 all planerad trafik ställs in.

Grundförutsättningar

Orsaksrapportering skall ske på faktisk orsak till försening. Orsaksrapportering vid väderrelaterade händelser används avsedd ONA kod.

Driftnivåer

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

Definition av nivå Grön	Förseningar på ett/flera tåg upp till 10 minuter. Sätts automatiskt vid beslutad trafikpåverkan.
Definition av nivå Gul	Förseningar på flera tåg mellan 10 och 45 minuter. Kan medföra mindre anpassning av produktionsplan.
Definition av nivå Orange	Förseningar på flera tåg från 45 minuter och uppåt. Kan medföra större anpassning av produktionsplan.
Definition av nivå Röd	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".

Trafikleda och trafikinformera

I processen trafikleda och trafikinformera ingår att övervaka och leda trafiken, ge trafikslagsövergripande trafikinformation samt säkra att akuta behov av avhjälpande underhåll tillgodoses.

Trafikrestriktioner

Tillfälliga trafikrestriktioner beslutas av ROL eller NOL till följd av tillfällig begränsning av kapaciteten. Restriktioner kan förekomma på grund av yttre förhållanden, olyckor och skador på infrastrukturen som till exempel storm, översvämningar och skred. Järnvägsföretagen anpassar 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.

Bedömningsmöte

Införs och ska prioriteras för att ge TiB möjlighet att skyndsamt samla de delar av Trafikverket som behövs för att få en lägesuppfattning och att effektivt starta arbetet med att hantera samhällsstörningar som redan har uppstått eller ha

identifierats som risker. Syftet med mötena är att öka Trafikverkets förmåga att hantera olika samhällsstörningar och möjlighet att återgå till normalläge.

Bedömningsmöte kan initieras av den som identifierar risken eller störning som uppstått på både nationell och regional nivå vid vädervarningar, större trafikstörningar, it-störningar eller frågor som förväntas få stor massmedial uppmärksamhet.

Konsekvensbaserade vädervarningar

Vädervarningssystemet är en 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 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 samverkar kring årstidsstyrda väderberedskapsplaner och uppföljningsrapporter från föregående period. Samverkan ska vara faktabaserad och inriktad på hur vi kan förbättra beredskapen.

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 kring väder ska löpande analyseras och ingå i uppföljningsrapporten. Respektive aktör informerar sin egen organisation om gällande väderberedskapsplan och på ett effektivt sätt så att järnvägstrafiken kan upprätthållas säker och robust.

Uppstartsmöte trafikledningsområde

Regional samordnare på trafikledningsområde kallar berörda till uppstartsmöte vinter. Trafikverket, entreprenörer och järnvägsföretagen där inbjudan sker via info avtalskund. Samtliga presenterar inom sitt respektive ansvarsområde att resurser och utrustning är klara för att användas inför kommande vinterperiod. Att det finns kapacitet att förebygga och hantera akut felavhjälpande åtgärder och trafikstörningar. Uppstartsmöten handlar också om att kontinuerligt få samsyn, 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.

Veckomöten vinter

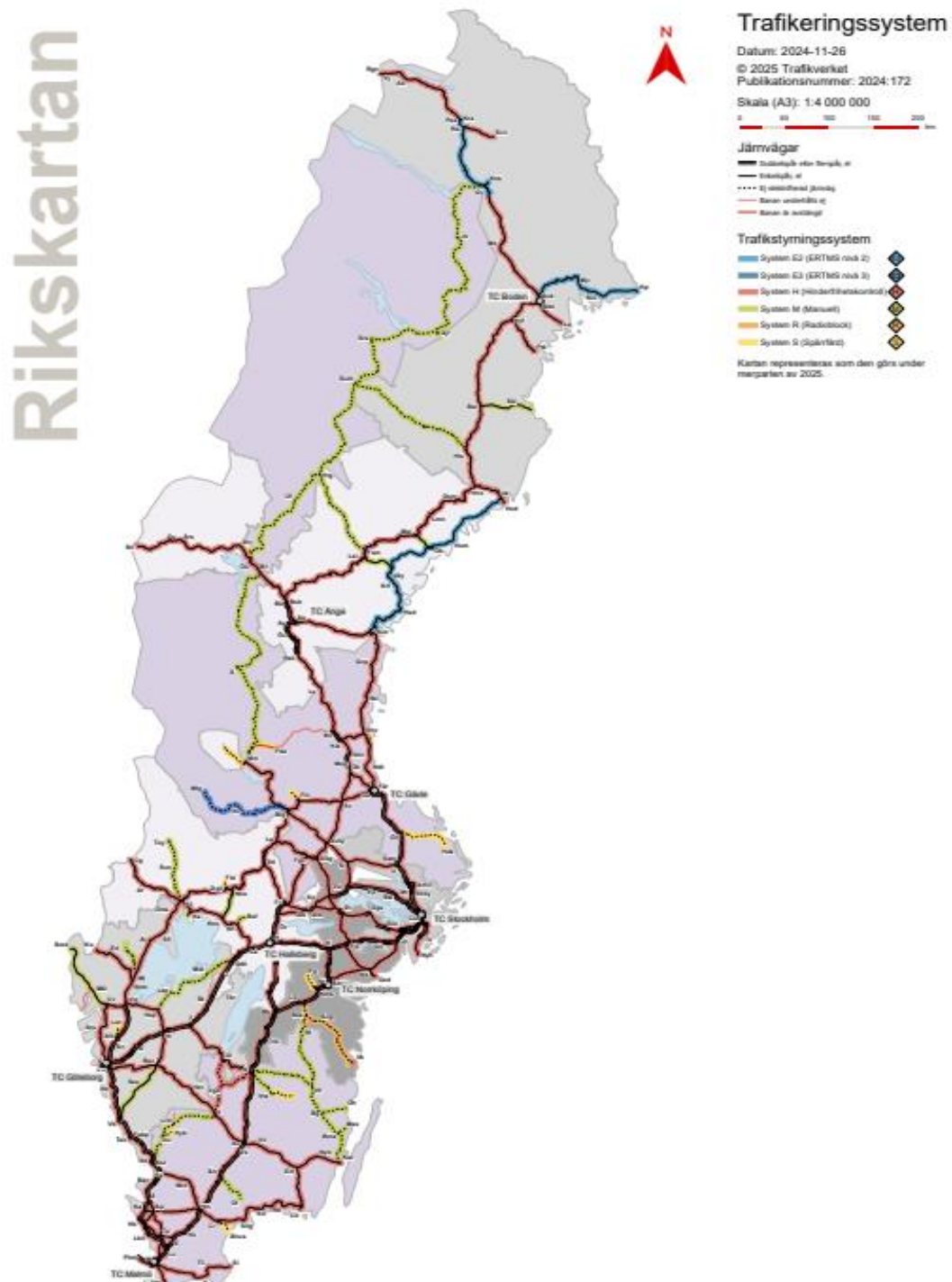
Det är viktigt att veckomöten är planerade inför vintern och att kontaktuppgifter till samtliga berörda är uppdaterade. Att det finns samarbete mellan alla parter, både avseende innehåll i årlig förberedande väderberedskapsplan och den operativa kontakten inför/under snöfall för att få tillgänglighet för snöröjning. Det är också viktigt att vi i den gemensamma dialogen arbetar över organisationsgränserna och använder den kraft som finns i den gemensamma dialogen, för att vi ska bli ännu bättre för dem vi är till för. Samtliga möten ska dokumenteras.

Nationellt Avstämningsmöte Järnvägsbranschen

Syftet är att skapa en gemensam plattform för erfarenhetsutbyte, riskidentifiering och förbättringsarbete året runt.

Trafikledningsområden

Kartan är till viss del generaliserade och visar ingen exakt bild av verkligheten även om den visar en för ändamålet så tydlig representation av den som möjligt.



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 väderberedskapsplan.

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

Förbättringsområden kopplat till aktuell period

1. TDOK 2017:0362 uppdaterad.
2. CL/TR/2021:0104 "Operativ väderberedskap uppdaterad.
3. TDOK 2016:0610 "Avrop snömaskiner" uppdateras.
4. **Under vintersäsongens ordinarie veckomöten samt extrainsatta möten som genomförs vid extrema vädersituationer** ska Trafikverket vid bedömning om begränsningar i trafiken även beakta risken för låg axellast i samband med snödrev och svårforcerad drivbildning och därigenom minska risken för urspårning. Omfattar samtliga järnvägsföretag då snörelaterade trafikeringsutmaningar kan uppstå på flera ställen i landet. Kommunikationen mellan lokförare och tågklarerare värderar den aktuella situationen.
5. Säkerhetsställa bärighet och funktion av snögallerier för att skydda spåret mot snödrev och svårforcerad drivbildning. Kontraktsmallar uppdateras.
6. För att ytterligare sprida informationen, skapa möjlighet till dialog, presenteras planerna på FRI.
7. Fortsatt fokus på att säkerställa förberedelser och möten med samtliga inblandade.
8. Snöröjning bangårdar. Tillgängliga driftplatser och plattformar.
9. Uppställda fordon/vagnar på driftplatser. Effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur.
10. Använda och avropa Trafikverkets större vintermaskiner och röjningsresurser effektivt.
11. Vinterkolskenor på strömavtagare och tätare översyn. Erfarenheterna visar att vinterkolskenan har ett betydligt bättre skydd vintertid än dagens standardskenor som idag används i stor utsträckning året runt. Enkelt beskrivet är att kolet går ner på sidorna om aluminiumet på kolslitsskenan, vilket skyddar övergången mellan kol och aluminiumdelen från gnistsprut, fukt och ljusbåge.
12. Uppkörda växlar. JF och Entreprenörer genomför Informationskampanj till förare och underentreprenörer. Ta fram en separat utbildning alt. komplettera grundutbildning.
13. Uppdatera TDOK "hantering av växlar" TDOK 2017:0701
14. Kommunicera veckovis risker och föregående veckans händelser.

Entreprenörer

Entreprenören ansvarar för avtalsenliga åtgärder som krävs kopplat till väderberedskapsplanerna 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. Inte minst viktigt att man har tillgång till respektive regionala bilagepaket för att i varje läge veta vilka åtgärder som behöver utföras.

Entreprenörerna bidrar i förberedelser, tillämpning och uppföljning och bidrar även med underlag och genomförda årstidsrelaterade förberedelser, innehållet i aktuell väderberedskapsplan och beskrivning av ansvarsområde och tillämpade planer, checklistor och rapporter enligt kontrakt.

Förberedda med de resurser som krävs enligt kontrakt för att hantera händelser proaktivt. Till exempel vid vädervarningar ska felavhjälpning i god utrustas med rätt verktyg och kompetens för att hantera fel i anläggningen.

Det handlar att hela tiden arbeta med vilka risker och ligga steget före i förberedelser och alltid ha en beredskap inför varje situation.

Järnvägsföretag

Järnvägsföretag deltar och bidrar i förberedelser, tillämpning och uppföljning av väderberedskapsplanen och tillhörande uppföljningsrapport. Fokus på att förebygga och vidta åtgärder och genomför årstidsrelaterade förberedelser inom sitt eget ansvarsområde. Syftet är att hitta gemensamma förbättringsområden samt arbeta proaktivt med förväntade årstidsrelaterade risker. Järnvägsföretagen informerar också sin egen organisation om gällande väderberedskapsplan.

Operativ kommunikation

Informationen till järnvägsföretagen sker via TELS och informationen skapas av driftledning i OLS. Att alla parter som arbetar i en störning ser samma sak och på samma sätt kommer att skapa en gemensam förståelse för trafikläget.

Prioritering är i förväg framtagen mellan JF och Trafikverket och återfinns i en bilaga till vinterplanen. Avsteg beslutas av Regional operativ chef Trafikverket. Även en tät dialog med projektledare och entreprenörens snösamordnaren för att kontinuerligt tydliggöra behovet av specifika spåravsnitt och vilken reduceringsplan som aktiveras från respektive bilagepaket på trafikledningsområden. Vid väderberedskapsnivå 2 eller högre blir mötesstrukturen annorlunda, med tätare avstämningar.

Operativa kontakter, såsom mellan tågklarare och lokförare/tillsyningsman, förändras inte utifrån ovan.

Nationell vintersamordnare

Under perioden vecka 46–11 fungerar de nationella vintersamordnarna som ett centralt stöd till regional och nationell operativ ledning (ROL/NOL). Bidra till beslut genom att samla in aktuell information från underhållsregionerna om läget före, under och efter snöfall. De har även en viktig roll i att koordinera och prioritera flytt av snömaskiner, så att resurser snabbt kan omfördelas dit de behövs mest.

Eftersom varje händelse är unik krävs det att organisationen och arbetssätten är flexibla och situationsanpassade efter den aktuella situationen och behoven. De nationella samordnarna spelar en central roll i detta arbete genom att kommunicera kommande väderrelaterade risker. Utöver detta ansvarar de för att driva och utveckla underhålls förmåga att hantera störningar, för att säkerställa en robust och effektiv verksamhet.

Tjänsteman i beredskap (TIB)

Funktionen TiB är en del i Trafikverkets krishanteringsförmåga och finns på både nationell och regional nivå. TiB har som uppgift att upptäcka, verifiera, larma och informera samt initiera och samordna det inledande arbetet vid risk för eller under pågående samhällsstörningar. TiB ska samverka med andra för att minska risken för negativa konsekvenser på liv och hälsa, samhällets funktionalitet och övriga grundläggande värden. Starta bedömningsmöte inom 60 minuter. Samverka med interna och externa aktörer. [TDOK 2024-0183](#)

Underhålls ledare i Beredskap (ULIB)

Representerar region VO UH för en grundbemanning dygnet runt. Aktiverar vid behov krisberedskap inom VO UH regionalt. Är den operativa ingången för Tjänsteman i Beredskap (TIB) och för andra verksamhetsområden när behov uppstår för att ta beslut i underhållsfrågor i respektive underhållskontrakt.

OBS! (Endast ROL fattar beslut om väderberedskapsnivåer)

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. 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. Beslutar om förändring av väderberedskapsnivå.

[TDOK 2017:0508](#) "ROL".

Krisledning

Sakkunniga medarbetare kallas in för att arbeta i en utökad operativ ledning eller i en krisledningsorganisation. Kontaktcenter och trafikinformation bemannas efter behov. Tydliggör verksamhetsområde leverans av nationell och regional kriskoordinerings vid kriser och ska kunna agera med samhällets krishantering.

Broschyren "Tillsammans blir vi bättre"

I dagens järnvägssystem är många aktörer inblandade. Informationen i den uppdaterade broschyren 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 med branschen och beskriver de vanligast förekommande händelserna.

För att broschyren ska komma till praktisk nytta bör den integreras i förarstöd, instruktioner och andra relevanta arbetsverktyg. Genom att använda den i vardagen skapar vi bättre förutsättningar för att öka järnvägens robusthet och punktlighet. Broschyren finns tillgänglig som nedladdningsbar PDF [Tillsammans blir vi bättre](#).

Vi är alla en del av ett större pussel, där varje bit är avgörande för att helheten ska fungera. Genom att dela erfarenheter och följa gemensamma riktlinjer stärker vi förståelsen mellan olika funktioner och aktörer. Det gör att vi kan hantera utmaningar mer effektivt och tillsammans nå våra gemensamma mål.

Kommunikation

Denna väderberedskapsplan 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.

Trafikverket presstjänst

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

Operativ kommunikationschef

Om något allvarligt sker övrig tid, kontaktas OKC för bedömning om det rör frågor om järnväg. 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 kan förbättra väderberedskapen. Under perioden är det viktigt att samtliga inblandade informerar övriga berörda om problem i anläggningen. En gemensam förståelse för riskområden och ett lösningsorienterat arbetssätt är central, kontraktsfrågor ska inte stå i vägen för snabba åtgärder utan ska hanteras i efterhand

Erfarenhetsåterföring, förbättringsförslag och uppföljning av särskilda händelser som kan förbättras analyseras löpande och redovisas i uppföljningsrapporten i nästkommande uppföljningsrapport.

I följande länk finns även senaste uppföljningsrapporterna per årstid anslagna [Årstidsstyrda beredskapsplaner järnväg](#). Här finner du information för varje årstid. Varje aktör ansvarar för att informera sin egen organisation om den aktuella beredskapsplanen.

Kontaktvägar

Kontaktuppgifter uppdateras av ansvarig chef eller ställföreträdande för varje underhållskontrakt, distrikt och region och ska alltid finnas tillgängliga. Skriv därför 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 förstärka med såväl chefer som viktiga kompetenser i beredskap.

Väderrelaterade risker

Is och frost

Järnvägsföretagen bör använda kolskenor för det nordiska vinterklimatet. Togs i samarbete med branschen fram efter 2013 och har visat sig vara mycket effektivt.

Kyla kombinerat med hög luftfuktighet, över 85 procent, kan ge problem med kraftig frost eller isbildning. Detta kan i sin tur 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.

Underkylt regn vid låg temperatur ökar markant risken för isbildning och 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 är det viktigt att ta hänsyn till flera faktorer som påverkar både drift och säkerhet i järnvägsanläggningen. Snöfallets varaktighet och intensitet, liksom tidigare snömängder som inte har röjts bort, kan snabbt förvärra situationen. Dessutom är typen av snö en avgörande roll, särskilt blöt snö, som tenderar att packas och frysa igen, vilket kan påverka funktionen hos växlers omlägningsanordningar, rangerbromsar och annan mekanisk utrustning.

Vid snöfall med blöt snö är det särskilt viktigt att sänka strömavtagarna på uppställda fordon. Strömavtagaren blir tung och sjunker några centimeter, vilket orsakar ett överslag som i sin tur bränner av kontaktledningen.

Stora snömängder kan även försvåra evakuering 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 snabbt skapa omfattande problem i järnvägsanläggningen. Drivbildning i växlar och bromssystem på fordon är särskilt kritiskt. Dessutom kan snödrivor bildas som är svåra att forcera, vilket ökar risken för urspårning.

Vindar har förmågan att föra stora mängder snö till lokala områden, vilket kan leda till plötsliga och svårförutsägbara hinder i infrastrukturen. Vid minusgrader och öppna landskap, som slättmark och åkrar, kan snön dessutom driva med sig jord- och sandpartiklar. Dessa binder sig lätt i anläggningen och kan orsaka allvarliga tekniska störningar.

Samtidigt ökar risken för nedfallande träd och grenar som kan hamna på kontaktledningen. Kombinationen av vind och snö ställer därför höga krav på insatser för att minska avhjälpandetiden.

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. I vissa fall sänks hastigheten på tågen för att undvika en rivning av kontaktledning

Kraftiga vindar i kombination med låga lufttemperaturer skapar en kyleffekt som påverka. Kombinationen ökar även risken för att grenar och trädtoppar kan brytas av och falla ned på anläggning, fordon och människor. Efter att stormen har bedarrat besiktas sträckor som varit avstängda. Det kan ta lång tid att återställa infrastrukturen efter en omfattande storm, beroende på vilken påverkan som stormen haft på anläggningen.

Höga vattenflöden

Kraftigt regn, men 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 finns på [MSB översvämningsportal](#)

Träd

Förekomsten av träd som faller över kontaktledningar är ett återkommande problem, särskilt på järnvägssträckor som inte är trädsäkrade.

Mark som ägs av Trafikverket eller har vegetationsröjningsservitut på trädsäkrade järnvägssträckor ansvarar Trafikverket för och orsakskod IFK 01 används. Även om en bana är trädsäkrad (träd avverkade 20 m från spåret) finns det träd kvar som inte omfattas av trädsäkrad anläggning.

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 där orsakskod ONA 07 ska användas.

För mer information om trädsäkrade sträckor och ansvarsfördelning hänvisas till Trafikverkets webbplats som uppdateras kontinuerligt: [Trädsäkring](#).

Lufttemperatur

Långvarig kraftig kyla kan orsaka problem för anläggningens mekaniska delar, såsom växlar och frångiljare. Även risken för rälsbrott ökar på grund av ökade spänningar i materialet och vid temperaturer runt -20 grader ökar även skador för maskinell utrustning markant. För att minska denna risk är det därför viktigt att alla parter är extra uppmärksamma och rapporterar lok eller vagnar som framförs med så kallade hjulplattor på hjulen. Järnvägsföretagen bevakar risken för kyla och ansvarar för åtgärder utifrån sin verksamhet.

Särskild uppmärksamhet på övriga risker

Snö eller is i växlar som inte använts under ett snöfall bör röjas innan användning. Trafikverksskolan har en interaktiv utbildning som beskriver spårväxels funktion och hur man snöröjer spårväxlar. Se länk [Snöröjning av spårväxlar](#). För prioritering av insatser, hänvisas även till regionala bilagepaket.

Särskild uppmärksamhet krävs vid spår i asfalterade ytor. Urspråningsrisken ökar markant på dessa delar eftersom det packas med snö och is på grund av att andra fordon kan köra och packa snö. Hala och snöfyllda perronger utgör en ökad risk 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 PL ser till att bemanna med 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 avrop 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](#) samt i TDOK 2016:0610 [Avrop snöröjningsmaskiner](#).

När behov av förstärkning av större vintermaskiner kontaktas NOL. Viktigt att NOL och kontraktsansvarig är uppdaterad och beslutande i varje förflyttning. Gäller även när större vintermaskiner används i underhållskontrakt där dom är placerade. Daglig avstämning ska ske om bland annat uppdragets utförande och längd.

Större vintermaskiner 2025/26

TrV	Fordon	Littra	System	Placering	Kommentar
1	Zaugg 1	Z1	H, S	Abisko*	I drift
2	Zaugg 2	Z2	H, S & E2	Duved	I provdrift under vintern
3	Zaugg 3	Z3	H, S & E2	Abisko	I provdrift under vintern
4	Beilhack	HB80	H & S	Östersund	Reparation (Förhoppningsvis redo till vinter 25/26)
5	Överåsen	ÖA	H & S	Duved	Inhyrd från Inlandsbanan

Andra	Fordon	Ant	Littra	Placering
Railcare	SR700 "Stor snösmältare"	2	SR7-1 SR7-2	Stockholm Hallsberg
Railcare	SR300 "Mellanstor snösmältare"	1	SR3	Stockholm
Railcare	SR200 "Plog"	2	SR2-1 SR2-2	Långsele Östersund
Railcare	SR100 "Liten snösmältare"	1	SR1	Göteborg
Infranord	Ploglok (Tb)	1	P1	Östersund
Infranord	Ploglok (Tb, ETCS)	2	P2 P3	Vännäs Boden
Infranord	Ploglok (Tc)	1	P4	Hallsberg

* När Zaugg 3 är godkänd och övertagen, flyttas Zaugg 1 till Boden



Det kan uppstå vädersituationer före och efter vinterperioden och ska ej påverka det övergripande kravet att samtliga av Trafikverket ägda järnvägsanläggningar ska vara framkomliga.

1 okt-15 apr norr och mellersta
15 okt-31 mar Östra
sydöstra västra
1 nov 15 apr syd

De flesta maskinerna kan avropas och användas helaländ, men är stationerade på några utvalda orter i Sverige. Förändringar kan ske under säsongen. Förhöjd beredskap kan avropas på TB/TC lok under 7 dygn med avrops tid 4 tim.

Provtagningar snö

För att Trafikverket ska kunna redovisa föroreningshalter i olika typer av snö som påverkas av järnvägsverksamhet, såsom perrongsnö, snö längst linjen, smältvatten från SR 700, har ett särskilt provtagningsprogram arbetats fram av avdelningen Teknik och Miljö (VO UH). Provtagningen som genomfördes visade inga förhöjda halter av föroreningar.

Detta kontrollprogram utgör en del av Trafikverkets egenkontroll enligt miljöbalkens krav, och syftar till att säkerställa att verksamheten bedrivs med hänsyn till miljön.

Röjningslok

Stillastående tåg utan kraftmatning eller andra orsaker blir bland annat snabbt nedkylda, vilket är en viktig faktor att beakta vid beslut om hantering av evakuering/röjning. Trafikverket har upphandlat röjningslok och dessa avropas via regional operativ ledning. För att insatsen ska kunna genomföras effektivt är det avgörande att lokförare som begär hjälp har utbildning i var övergångskoppel finns och hur de ska monteras. Det är även viktigt att övergångskoppel är underhållna, så att de fungerar som avsett vid röjningsinsatser.

Övrig extra utrustning

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

VO Investering och VO Stora Projekt

Vid omfattande störningar deltar i arbetet med att identifiera och prioritera åtgärder för att säkerställa fortsatt trafikflöde.

Verksamhetsområde Underhåll

Järnvägssystem Kund

Sektionen Kund ansvarar för att på nationell nivå samordna väderberedskapsplaner samt säkra dialog och samarbete med kunderna. Detta sker i samarbete med andra avdelningar inom såväl underhåll som övriga verksamhetsområden. Sektionen ansvarar även för att inkomna förbättringsförslag hanteras tillsammans med verksamhetsområde Trafik.

Järnvägssystem

Avdelning Järnvägssystem ska bidra med teknisk kompetens.

Teknik och Miljö

Avdelning Teknik och Miljö ska bidra med teknisk kompetens.

Underhållskontrakt

Underhåll ska aktivt medverka och bidra med underlag. De ansvarar även för att distribuera och implementera väderberedskapsplanerna och övriga dokument till berörda entreprenörer.

Restriktioner i banarbeten under storhelg

Under julhelgen ska ingrepp i järnvägsanläggningen undvikas i största möjliga mån, 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 och 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.

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. Från väderberedskap nivå 2 och högre utgår inga avgifter kopplat till väder.

I uppföljningen efter årstiden kommer utvalda LUPP koder per årstid att analyseras och presenteras. Därför är rätt rapportering mycket viktig.

Leveransuppföljning

Uppföljning utförs med fokusområden kopplat till årstid.

Kontakt

Vid frågor kring väderberedskap, kontakta författaren av detta dokument.