



NATIONELL VÄDERBEREDSKAPSPLAN

Sommar 2026

Järnväg



Trafikverket

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Väderberedningsplan Sommar 2026

Författare: Stark Sören, Uhjnk

Konfidentialitetsnivå: Nivå 1, ej känslig

Dokumentdatum: 2026-05-12

Ärendenummer: TRV 2021/158.

Version: 1.4

Kontaktperson: Stark Sören Uhjnk

Regionkarta

TMALL 0004 Rapport generell v 2.0



Bakgrund

Trafikverket sammanställer årstidsstyrda beredskapsplaner. Denna plan gäller för sommaren veckorna 25-35 2026. Beredskapsplanen är framtagen i samarbete med branschen.

Syfte

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

Mål

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

Därför är det viktigt att fortsatt flytta fram positionerna. Fortsatt fokus och en tät dialog med branschen året runt. Trafikverket ska vara aktiva, synas och agera.

Det är därför viktigt att påverka och justera sådant som inte fungerar. Att ha en bra samverkan har visat att i dom flesta fall går det snabbt att åtgärda och en förståelse för varandras utmaningar och i god tid identifiera risker kopplat till väder.

Entreprenörer, järnvägsföretag och Trafikverket säkerställer att resurser och utrustning är klara att användas inför kommande årstid.

Korta inställelsetider och felavhjälpning genom att aktivt arbeta med årstidsrelaterade förberedelser året runt. Stort fokus på väderprognoser. Underhållsentreprenören ska ha kapacitet, resurser och kompetens för förebyggande och akut felavhjälpande åtgärder vid vädervariationer och större insatser vid trafikstörningar under hela perioden. Det handlar också om att se över arbetssätt och verktyg, samt rutiner för materialförsörjning och inte minst att man samarbetar över teknikgränserna.

Det är viktigt att samtliga arbetar med uppföljning och arbetar med förbättringar kopplat till arbetssätt och samverkan i samband med störningar.

Styrande dokument

[Hantering väder- och årstidstyrd beredskap järnväg](#)

Syftet med riktlinjen är att nationellt skapa förutsättningar och stöd för ett förebyggande

arbete kopplat till väderrelaterade händelser. Övergripande beskriva hur Trafikverket, entreprenörer och järnvägsföretag förebygger och vidtar åtgärder inom sitt eget ansvarsområde för öka säkerheten och minska de årstidsrelaterade störningarna.

Operativ hantering

CL/TR/2021:0104. Operativ hantering vid väderrelaterade händelser. Dokumentet uppdateras kontinuerligt och innehåller instruktioner till trafik och driftledning kopplat till väderrelaterade händelser.

Regionala bilagepaket

Regionala bilagepaket är uppdelade för varje trafikledningsområde och distribueras av regional operativ ledning till berörda aktörer. Bilagepaketen beskriver reduceringsplaner på ett detaljerat sätt, för att i första hand järnvägsföretag och entreprenörer ska ha samma bild av läget som Trafikverkets operativa ledning.

Trafikrestriktioner

Tillfälliga trafikrestriktioner beslutas regionalt eller nationellt till exempel på grund av olyckor, översvämningar och skred eller andra väderförhållanden.

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 järnvägsföretagen måste följa.

Orsaksrapportering som samlad händelse får användas från och med beredskapsnivå 2, vid förseningar i samband med händelser där Trafikledning samt underhållsentreprenören inte har förutsättningar att klara uppdraget. Exempel på detta kan vara väderrelaterade händelser.

Trafikverkets arbete med förbättringar

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

Efter varje beredskapsperiod följs utfallet upp på utvalda koder från rapporter från Lupp som presenteras i en uppföljningsrapport efter beredskapsperioden.

Det viktigaste är att fånga upp lärdomar och erfarenheter till kommande beredskapsplan och att arbeta med ständiga förbättringar och förbättringsförslag. Förbättringsförslag presenteras i slutet av denna plan.

Beredskapsresurser

Trafikverket förfogar över och samverkar med flera myndigheter för att stärka kritiska leveranser och kunna hantera olika typer av samhällstillstånd.

Vattenvagnar finns i Vännäs och Boden som brandmyndigheten använder för att släcka bränder efter järnvägen. Under våren 2026 kommer ytterligare 3 stycken vattenvagnar med tillhörande utrustning att levereras. Dessa kommer att placeras ut i anslutning till sträckor där vägar inte finns i anslutning till järnvägen. Syftet är

att minska och förebygga risken för bränder i banvallar. Vattenvagnar kan även användas för att vattenbegjuta arbetsområden när akuta heta arbeten i spår eller för att kunna genomföra projekt utan efterföljande begränsningar under varma och torra perioder. Vagnarna kan flyttas till andra områden om det finns behov och möjlighet.

Det finns även broar, reservkraft och bandvagnar samt andra typer av fordon som exempelvis truckar, hjullastare och lastbilar avseende krisberedskap och civilt försvar.

Samverkan

Delad förståelse av gemensamma nyttor, förtroende, engagemang i processen och stegvisa resultat. Gemensamt för alla typer av samverkan är att aktörerna jobbar mot en gemensam målbild. Här ligger också en del av utmaningen. Se till att alla berörda är involverade och tydligt etablera klara regler för samverkan mellan olika organisationer samt ett tydligt mandat för deltagarna.

Se till att ”svåra frågor” kommer på bordet tidigt på till exempel veckomöten på varje projekt. Det behövs förståelse för förutsättningar i form av perspektiv, roller och mandat inom respektive organisation för att skapa en tydlighet om ansvar.

Organisationer bär ofta med sig olika saker i sin form och historia. Tillit växer långsamt, ha tålamod!

Samverkande kan kräva mycket resurser för en organisation och kan även vara jobbigt för de som företräder organisationerna. Det behövs en inbyggd flexibilitet och anpassningsbarhet och att föra informationen med sig tillbaka till medarbetarna.

Det är en utmaning att både bevaka den egna organisationens intressen och samtidigt bidra till att samverka i god anda.

Banarbeten

Fler tåg och fler arbeten än någonsin ska få plats i spåren under 2026 och dom påbörjas redan under påsken. I tågplanen finns 1 800 planerade avstängningar för trafikpåverkande banarbeten, vilket är fler än under 2025. En ny organisation för planering har arbetat intensivt med banarbetsplanen 2026. Information om större planerade arbeten som kan påverka järnvägstrafiken finns tillgängligt på Trafikverkets webbsida [Tågplan](#)

Väderberedskapsnivåer gäller hela året

Beredskapsnivåer förtydligas ”Väderberedskapsnivåer” för att inte förväxlas med beredskapsorganisationens olika beredskapsnivåer i krisledning.

Väderberedskapsnivån speglar förmågan och kapaciteten att möta stört läge vid förvarningar om förändrade väderförhållanden, som riskerar att orsaka konsekvenser för järnvägstrafiken.

Väderberedskapsnivåerna skapar förutsättningar och stöd för ett förebyggande arbete kopplat till samtliga väderrelaterade händelser året runt.

Väderberedskapsnivåer ska inte förväxlas med driftnivåer.

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 är prioriterat. Vädervarningar är regionalt anpassade.

Nivå 1 - Det kan finnas behov av omfördelning av resurser, förstärkning och vidtagande av operativa åtgärder. Spårhalka med mindre försening. Vidta förebyggande åtgärder och extra väderbevakning och 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 väderförhållanden, men också upprepad rapportering av lövhalka. Järnvägsföretagen ska anpassa omfattning av trafiken eller vagnvikten efter rådande förhållanden. Besiktning av anläggning ska vidtas vid behov. Samlingsopar skapas vid behov från beredskapsnivå 2 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.

Väder

Extrema klimat och väderrelaterade felorsaker har en betydande påverkan på järnvägen. Även om dessa händelser har varit ovanliga så pekar mycket på att dom blir vanligare i och med klimatförändringarna. Därför är vädervarningar viktiga beslutsunderlag för samhället. Vädervarningssystemet har anpassats och arbetssättet har förändrats, men fortsatt är det svårt i prognoserna att bedöma vilka mängder regn som kan falla. Det är vetenskapligt belagt att skogsavverkningar, markberedning och byggande av skogsbilvägar inverkar på risken för slamströmmar i saknad av eller underdimensionerade vägtrummor som sedan leder till erosion och ras.

Det har blivit tydligt vilka förberedelser och beslut som behöver utföras för att hantera störningar. Det kan handla om anpassningar av kollektivtrafik, åtgärder för att snabbt hantera strömavbrott, förberedelser för insatser på vägnätet, råd till hushåll som riskerar översvämningar och så vidare. Det finns tydliga kriterier för när SMHI ska gå ut med varningar. Kriterierna har bestämts i samråd med myndigheter, landsting och kommuner och SMHI.

Om omständigheterna och förhållandena så kräver kan man vidta kraftigare åtgärder tidigare än vad som anges i CL/TR/2021:0104 Operativ hantering av väderhändelser.

Extremväder

Extremväder i form av värme med torka och brandrisk som följd leder ofta till påverkan på de arbeten som utförs i kontrakten. En promemoria har tagits fram för att säkerställa en enhetlig hantering i dessa situationer, ibland kallat extremväder
Praktiska råd

Risker kopplat till beredskapsperiod

Solkurvor

Statistiskt sett uppstår de första solkurvorna i mitten av april för att öka fram till augusti. Risken ökar vid vindstilla, heta och soliga dagar, då rälstemperaturen kan stiga till 40 - 55 °C. Solkurvor uppträder ofta på eftermiddagen när lufttemperaturen är som högst. Vibrationer och krafter från annalkande tåg eller tågpassage kan utlösa en solkurva.

För att undvika solkurvor är det viktigt att åtgärda besiktningssmärkningar speciellt gällande ballast. Bekräftade solkurvor 2025 hade ballastbrist som en tydlig underliggande orsak. Det är därför viktigt att underhållskontrakten lägger fokus på att säkerställa rätt ballastnivåer inför kommande sommarperioder. Fördelningen av inträffade solkurvor är fortsatt hög på banor med befästningstypen Heyback och skarvspår. Det innebär att vi behöver vara extra vaksamma gällande den här spårtypen. Ballastbrist kontrolleras genom säkerhetsbesiktningen och registreras i BESSY. Möjlighet att upptäcka ballastbrist finns också i form av data från ballastscanning i OPTRAM.

Det pågår ständigt arbeten och initiativ för att förebygga uppkomsten av solkurvor. Varje år görs en analys efter sommarens utfall av solkurvor och utifrån detta arbete framkommer platser och sträckor med förhöjd risk. Till kommande beredskapsplan skapas och uppdateras tydliga riktlinjer för VO Trafik när trafikala åtgärder ska vidtas enligt riskklassifiering för dessa bandelar.

[Trafikbegränsningar på känsliga banor vid risk för höga temperaturer](#)

[Banor känsliga för höga temperaturer](#)

[Rapport solkurvor 2025](#)

Bränder

Stormarna som drog fram över stora delar av norra och mellersta Sverige och orsakade omfattande skador på skogen. De hårdast drabbade delarna var Dalarna och Gävleborg där 90% av den skadade skogen återfinns, men även kustnära områden av Västernorrland och Västerbotten fick lokalt stora skador. Stora mängder skog som kommer att ligga kvar i markerna under sommaren vilket kommer att påverka riskbilden inför sommarens skogsbrandssäsong. Risken för antändning

kommer att vara större i området jämfört med ett normalår, vilket leder till att eventuella skogsbränder kan bli mer intensiva och kommer att kräva omfattande släckningsresurser eftersom högre intensitet leder till större sannolikhet till större brandspridning och kan därför snabbt växa sig stora i området.

Bränder längs järnvägen kan uppkomma av flera orsaker. Torr vegetation och avverkningsrester i närheten av banvallen ökar risken för bränder. Varmgång i hjullager och bromsar som oavsiktligt ligger an (tjuvbroms). Även dåligt rengjorda vagnar kan orsaka bränder i vagnsramarna. Riven kontaktledning, heta arbeten spårslipning, spårsvetsning, riven kontaktledning, m.m. Slyröjning med kedja/kätting eller annan utrustning som kan orsaka gnistbildning. En aktiv dialog med branschen att begränsa eller undvika vissa aktiviteter vid förhöjd brandrisk.

Hur minskar vi tillbuden

- Öka kännedomen hos Trafikverket, MCF och lokala räddningstjänster var vattenvagnar är lokaliserade, utbildning och tydliga instruktioner hur dessa avropas både vid felavhjälpning och förebyggande.

- Gemensamma branschmöten, arbeta proaktivt med brandrisk under genom daglig användning av SMHI och MCF brandriskkarta MCF har tagit fram en app. ”Brandrisk Ute” som på ett enkelt sätt kan användas för att visa brandriskprognos för aktuell plats.

-- 5 vattenvagnar finns som en resurs till kontraktet Vännäs/Boden/Mellansel/Ånge samt Gävle. Använda vattenvagnar för att vattenbegjuta större arbetsområden vid användning av t.ex. svets- och sliparbeten utan försening, när risk för brand kan uppstå.

- NOL/ROL som flera gånger dagligen arbetar med bla väderrisker.

- Hjälpmiddel för att upptäcka farliga tillstånd hos passerande tåg har Trafikverket stationära detektoranläggningar utplacerade längs banan.

- Vid hög brandfara gäller krav i allmänna föreskrifter (AF, AMA) i kontraktshandlingarna att certifiering för ”Heta arbeten” ska finnas och att krav efterlevs.

- Förebyggande åtgärder genom avbränning av ytor på sträckor där markbränder ofta förekommer i anslutning till anläggningen. En positiv sideeffekt med avbränning är att det även gynnar hotad flora och fauna.

- Utredda möjligheten att samnyttja ”röjningsloken” med möjligheten att transportera släckvattentankarna nationellt till brandområde.

Entreprenörer

Alla som befattar sig med brandfarliga heta arbeten på en tillfällig arbetsplats har en skyldighet att se till att försäkringsbolagens säkerhetsföreskrifter följs. Varje entreprenör eller annat självständigt företag som, mot betalning, åtar sig att utföra eller bevaka brandfarliga heta arbeten på tillfällig arbetsplats är skyldig att följa Brandskyddsföreningens regelverk.

Löpande dialog med entreprenörerna om att riskfyllda arbetsmoment, så kallade heta arbeten, röjning av sly med kätting eller liknande utrustning som kan orsaka gnistbildning vid förhöjd brandrisk undviks eller behöver ställas in om det är väldigt torrt i markerna.

Arbetar kontinuerligt med väderrisker. Utrustar fordon med rätt utrustning och rätt kompetens inför kommande väderrisker. Att tydliggöra för entreprenörer vilken utrustning som ska medföras och vad som ska beaktas vid brandrisk.

Järnvägsföretagen

-Järnvägsföretagen bör fokusera på tekniska åtgärder på fordon och vagnar samt utbildning i bromsteknik för att undvika gnistbildning från bromsar.

- Genomför fordonsbesiktningar i syfte att identifiera brister som kan leda till gnistbildningar och därmed brand efter banvall.

- Hur risker med brand efter banvall ska kunna begränsas vid framförande av tåg genom information och utbildning. Informera järnvägsföretagen att planera sin körning för att undvika hårda inbromsningar och extra uppmärksamhet på gnistbildning från eget och andra tåg.

Ånglok och brandrisk

TDOK 2016:0013. Dokumentet har tagits fram för att säkerställa rutiner att minimera risken för brand i terräng. Hänsyn och hantering vid brandrisk ska tas redan i planeringsprocessen för färden. För akut uppkomna situationer avseende brandrisk tas beslut om eventuella restriktioner av operativ arbetsledning, till exempel Brandriskprognos 5E: Körning med fastbränsleeldat ånglok på linjen är förbjudet. Vid körning på driftplats i växling ska en bedömning göras tillsammans med räddningstjänsten i aktuell kommun.

Åska

Överspänningskydd (åskskydd finns i de flesta anläggningarna) översyn sker inför åksäsong. Åska och blixurladdningar sker främst under sommarmånaderna. I undantagsfall slår åskan sönder isolatorer, sugtransformatorer samt kablar vilket leder till kortslutning och spänningslös kontaktledning. Dessa störningar kan bli förhållandevis långvariga. Det kan vara direkt livsfara att utföra arbeten i starkströmsanläggningen i samband med åska. Även arbete i signalanläggningen kan vara farligt. Flera dagar efter nedslag kan orsaka bränder. En temperaturökning på "bara" en (1) grad ökar antalet blixtnedslag med 12 procent. Så troligtvis kommer åskoväder bli vanligare. Det är vanligt att el-signalkraftanläggningen påverkas.

Höga vattenflöden

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

Snösmältning efter stora snömängder samt långvarigt regn kan ge upphov till översvämningar eller 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 är uppdaterad angående de mest utsatta platserna och är förberedda på att trummor, diken och dräneringar ska hållas öppna och att vattenavledning säkras.

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

Vind

Trafikverket kan besluta om begränsningar i samband med utfärdade varningar för till exempel kraftig vind. Begränsning görs för att minimera risken att till exempel tåg inte ska bli stående på linjen på grund av nedfallna träd, strömlös kontaktledningen eller andra orsaker. Trafikverket ser över och justerar begränsningar kontinuerligt.

Efter en storm kan det finnas behov att inspektera sträckor som varit särskilt utsatta för vindens påverkan. Det görs så fort det kan ske utan risk för personal som utför inspektionen när anläggningen bedöms säker. Det kan i vissa fall ta lång tid att återställa infrastrukturen efter till exempel en omfattande storm, därför är det viktigt att alla aktörer har en beredskap för alternativa lösningar.

Vegetation

Sly genererar inte enbart problem med spårhalka utan är ett säkerhetsproblem med dålig sikt, skymda signaler och sikt vid järnvägsövergångar. Sly drar även till sig större djur som riskerar att bli påkört, men även säkerhetsproblem för personal som rör sig i och arbetar i anläggningen. Rójning ska utföras enligt krav i TDOK 2018:0265 KRAV Vegetationsrójning järnväg.

Avverkningsrester ska forslas bort för att inte riskera att fylla igen diken som försämrar avvattningen och även utgöra en stor brandfara.

Träd

Träd över anläggningen förekommer. Risken är störst på icke trädsäkrade banor. Även om en bana är trädsäkrad (träd avverkat 20 m från spåret) så finns det risker då en trädsäkrad bana inte är helt fri från träd. Ofta finns det kvar träd på trädsäkrade sträckor och områden som är naturskyddade.

Trafikverket ansvarar enbart för träd som faller över anläggningen om dessa står på mark som arrenderas eller ägs av Trafikverket.

Trafikverket fortsätter under 2025 med förstärkt arbete med att trädsäkra identifierade problemområden längs en sträcka, istället för hela banor.

Öppningsbara broar

Öppningsbara broar som enbart används under sommarperioden innebär en större risk för driftproblem när de börjar användas för säsongen. Provkörning och funktionskontroll bör ske i god tid då trafikintensiteten är låg för att undvika störningar i tågtrafiken.

Höga lufttemperaturer

Långvariga höga temperaturer ökar belastningen på teknisk utrustning som kan bli överhettad och skapa driftstörningar. Främst gäller det signalteknikhus där kylanläggningar för datahallar kan bli överbelastade och skapa problem för datorer till trafikledningssystemen.

Kontaktledning

Metaller i kontaktledningsanläggningen utvidgas vid värme. Linorna utvidgas och hänger ned mer än vad som är beräknat. Linorna går då mot varandra, risken är

ännu större om det är varmt och blåser. Det är också viktigt att strömavtagare hålls i god kondition för att undvika kontaktledningsrivning.

Efter förra sommaren har flera åtgärder genomförts för att minska risker med problem orsakade av dåliga isolationsavstånd, bland annat förändrat typritningen för viktavspänningar. Mer information i följande länk [Kontaktledning väder och vind](#).

Utbildning

Uppkörda växlar och passage mot stopp kan för orsakande part handla om kostnader på mellan 250 000 kronor för en vanlig växel till 1,5 miljoner för återställande av rörlig korsningsspets. Övriga kostnader och konsekvenser är inte medräknade.

Orsakskoder

TDOK 2014:0259 Genom denna instruktion säkerställer vi att orsakskodningen håller hög kvalitet.

- Underlaget för statistik och analyser kring orsaker till förseningen och akut inställda tåg håller hög kvalitet och grundorsaken till är korrekt.
- Underlag skapas för erfarenhetsåterföring till mottagare av resultat för de olika delarna enligt stödprocessen ”förbättra verksamhet”
- Antalet begäran om förnyad bedömning av orsakskod respektive inställelseorsak från järnvägsföretagen av felaktiga orsakskoder minskar.
- Underlaget för debitering av kvalitetsavgifter är så korrekt.

Förberedelser förändrade väderförhållande

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 och i god tid gå upp i beredskapsnivå som speglar förmågan och kapaciteten att möta stort läge. Vid sådana tillfällen är det viktigt att kalla till bedömningsmöte.

Nationell tjänsteman i beredskap är sammankallande på nationell nivå och Regional tjänsteman i beredskap på regional nivå. Bedömningsmöte syftar till att informera och diskutera läget i verksamheten och vid behov föreslå åtgärder.

Beredskap för krishantering

Det här stycket syftar till att beskriva vilka åtgärder som behöver vidtas inom Trafikverket Underhåll, för att ha beredskap att hantera stora störningar eller kriser.

För att säkerställa ledningsfunktioner i Underhåll, ska personal finnas att tillgå för att bemanna regionala krisledning. Kontaktuppgifter läggs i lista som publiceras i arbetsrum Underhålls krisberedskap (gäller internt i Trafikverket). Övriga parter får informationen på annat sätt. I arbetsrummet Underhålls krisberedskap, finns även kontaktlista till och information om underhålls krishantering. Säkerställ även att kontaktuppgifter till viktiga kompetenser är uppdaterade i de regionala larmlistorna. Uppdaterade kontaktuppgifter ska finnas tillgängliga även då det inte är möjligt att vara uppkopplad mot Trafikverket. Alla uppmanas att skriva ut nödvändig information.

Nationell operativ ledare (NOL)

Den nationella ledningen har ansvar för utfallet av leveransen till kund och resenär för den nationella trafiken och nationell, trafikslagsövergripande trafikinformation.

Vid större störningar förstärks den nationella ledningen med resurser från andra VO vid behov i syfte att möjliggöra ett optimalt återställningsarbete samt att produktionsplanen för påföljande dygn ska kunna omarbetas med hänseende till händelsen.

Prioriteringsregler som är fastställda i överlämnad produktionsplan gäller i första hand, men avsteg-kan göras, efter särskilt beslut av den nationella ledningen. Nationell operativ ledare har mandat att begära och besluta om åtgärder utanför kontrakt och avtal.

Vid kriser ur ett samhällsperspektiv är det Nationell operativ ledare som larmar nationell TIB som ansvarar för kontakten med övriga myndighetskontakter och övriga berörda och kallar till bedömningsmöte vid behov.

Regional operativ ledare (ROL)

Regional operativ ledare ansvarar för Regional operativ ledare (ROL) ansvarar för leverans mot kund och resenär för den regionala trafiken inom vägtrafik, järnvägstrafik och den trafikslagsövergripande trafikinformationen. Ansvarar för resultatet av samtliga direkt operativa beslut och åtgärder inom geografiskt ansvarsområde och kallar till bedömningsmöte vid behov.

Tjänsteman i beredskap (TIB)

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB har med stöd Förordning om krisberedskap och bevakningsansvariga myndigheters åtgärder vid höjd beredskap TDOK 2015:1052 pekat ut Trafikverkets som en myndighet ska ha en tjänsteman i beredskap. TIB verksamheten skapar goda möjligheter för Trafikverket att upptäcka och snabbt sätta in operativa- och beredskapsfunktioner i händelser som är eller kan bli allvarliga och utvecklas till samhällsstörningar.

Trafikverket ska vid behov samverka med andra myndigheter och intressenter i syfte att stödja varandra vid en sådan krissituation. Syftet är att minska sårbarheten i samhället och utveckla en god förmåga att hantera sina uppgifter under fredstida krissituationer och inför och vid höjd beredskap.

Tjänsteman i beredskap, TIB-funktionen finns alltid tillgänglig på regional och nationell nivå och är den funktionen som samverkar med annan myndighet eller funktion om händelser som har betydande påverkan på samhällsfunktioner. TIB ansvarar för att initialt hantera händelserna och/eller begränsa händelsens omfattning, ofta genom samverkan internt och externt.

För att hantera händelser, eller risk för, med stor samhällspåverkan där Trafikverket påverkas kan TIB aktivera kriskoordinering på nationell eller regional nivå. TIB ansvarar för att rapportera eller informera koordineringsgrupper, sidoordnade och överordnade chefer/verksamheter/myndigheter enligt fastställda rutiner.

Händelse med betydande påverkan som innebär stor samhällspåverkan där Trafikverket berörs: Här avses risk för eller inträffad händelse som ordinarie verksamhet inte kan hantera, som kräver särskilt ledningsstöd och/eller samverkan

med andra myndigheter/aktörer. Vid sådana händelser bemannar TIB kriskoordineringsstab med kompetenser ur verksamheten utifrån de bedömda behoven och kallar till bedömningsmöte vid behov.

Underhållsledning i beredskap (ULIB)

Underhållsledning i Beredskap i VO underhåll är ett stöd i frågor och tar beslut kopplat till projektledare för respektive kontrakt. Funktionen bemannas med ULIB väg respektive järnväg i varje region som arbetar i ordinarie verksamhet.

Trafikverket

Verksamhetsområde Trafik och Underhåll har löpande dialog avseende väder- och trafiksituationen inom aktuellt driftledningsområde för att förebygga driftstörningar till följd av väderhändelser.

Dialog och kommunikation i alla led är av största vikt för att kunna reducera störningar på grund av vädersituationer och för att säkerställa anläggningens driftkvalitet. Vid kraftigt försämrade vädersituationer krävs tätare dialog. Om det identifieras ett behov av så kallar man till bedömningsmöte. Det är därför viktigt att alla informerar varandra om händelser som påverkar de andras verksamhet. Trafikverket har tillsammans med järnvägsföretag och branschföreningen Tåg företagen tagit fram en broschyr som innehåller tips, råd och exempel på åtgärder vid särskilda händelser med mera. Den digitala versionen finns tillgänglig som nedladdningsbar PDF. [Tillsammans blir vi bättre](#) Tips, råd och information till dig som jobbar operativt med järnvägstrafik.

Åtagande

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

Gemensamma processer och kunskapsdelning ökar beredskapen och möjligheten att hantera säsongen utan större inverkan på trafiken.

Under beredskapsperioden är det viktigt att samtliga inblandade informerar övriga berörda om problem i anläggningen.

Samtliga bör ha en gemensam uppfattning av riskområden, åtgärdsplaner och en förståelse för vikten av proaktivt arbete med förebyggande åtgärder på sådant sätt att spårtrafiken kan upprätthållas effektivt.

Respektive aktör informerar sin egen organisation om gällande beredskapsplan.

Generellt samtliga parter

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. Samverkan mellan samtliga parter ska vara faktabaserad och inriktad på hur vi tillsammans kan förbättra beredskapen.

Erfarenhetsåterföring, förbättringsförslag och uppföljning av särskilda händelser eller annat som kan förbättra beredskapen analyseras löpande och ingår i uppföljningsrapporten för att ingå i nästkommande beredskapsplan.

På trafikverkets hemsida finner du bl.a. information om beredskapsplaner och uppföljningsrapporter för varje årstid [Väderberedskapsplaner](#)

Entreprenörer

Entreprenören säkerställer att 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. Detta innebär att entreprenören fortlöpande ska hålla sig underrättad om järnvägsnätets tillstånd avseende vädersituation och trafikförutsättningar.

Entreprenörerna bidrar i förberedelser, tillämpning och uppföljning av beredskapsplanen och tillhörande uppföljningsrapport. Entreprenören bidrar med underlag och genomförda årstidsrelaterade förberedelser, innehållet i aktuell beredskapsplan och beskrivning av ansvarsområde och tillämpade beredskapsplaner, checklistor och rapporter.

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

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

Järnvägsföretag

Bidrar i förberedelser, tillämpning och uppföljning av beredskapsplanen och tillhörande uppföljningsrapport.

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

Hitta gemensamma förbättringsområden samt arbeta proaktivt med förväntade årstidsrelaterade risker. Bidrar med underlag och genomförda årstidsrelaterade förberedelser.

Deltar löpande på kundmöten och cykliskt samarbete TTT och informerar även sin egen organisation om gällande beredskapsplan.

Restriktioner i banarbeten under storhelg

Trafikverket har fattat beslut (TRV 2019/80 040) om begränsningar av vilka arbeten som kan bedrivas i järnvägsanläggningen under större helger. Inga arbeten ska genomföras i anläggningen på någon av Trafikverkets sträckor där det bedrivs persontrafik. Det gäller både innanför och utanför säkerhetsområdet. Även IT-arbeten som rör spår miljön eller kan få påverkan på trafikinformationen inkluderas.

Syftet är att minska risken att störningar uppstår. För gällande beredskapsplan gäller perioden torsdag före midsommar kl. 00.00 till och med midsommarafton kl. 15.00. Undantag ges för akut felavhjälpning. Föreligger behov av att utföra andra banarbeten ska dispensansökan lämnas i enlighet med PM till beslutet.

Förbättringsförslag

- Trafikverket ska ha ett enhetligt sätt att förmedla ändringar av väderberedskapsnivåer och då är de beskrivningar och utvecklingen av dessa som ska följas nationellt.

- Arbetet med risker kring bränder vid järnvägen. Fortsatt samarbete med MCF och brandförsvaret och säkra (kris & väderberedskap)

- ”OPAL” ersätts med ett nytt system ”TELS” införs och ska vara det verktyg som används i kommunikation med järnvägsföretag.
- Åtgärder för att hantera klimatrelaterade risker. Det pågår ett arbete med att utveckla systemet VVIS väderlarm och skapa en webbapplikation i driftmiljökopplade till stora nederbördsmängder och naturhändelser.
- Det pågår ett forskningsarbete kring vädrets påverkan på anläggningen.
- Naturhändelserna går att förebygga genom att branschen fortsatt arbetar med riskbedömningar, identifiera sårbarhet och möjliga konsekvenser året runt i sin egen verksamhet med ökad beredskap.
- Behovet av bättre kvalitet i orsakskodning. Möjligheten att rätta till problem minskar om rotorsaken till en störning är okänd.

Trafikverket presstjänst

[Pressrum - www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

Trafikinformation

Aktuell trafikinformation finns på Trafikverkets webbsida läget i trafiken [Startsida - www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

Kontakt

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