



NATIONELL VÄDER OCH ÅRSTIDSTYRD BEREDSKAPSPLAN
Vår och Sommar 2025
Järnväg



Trafikverket

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Nationell väder och årstidsstyrd beredskapsplan. Vår och Sommar 2025

Författare: Stark Sören, Uhjnk. Sofia Holm TRoao

Konfidentialitetsnivå: Nivå 1, ej känslig

Dokumentdatum: 2025-02-13

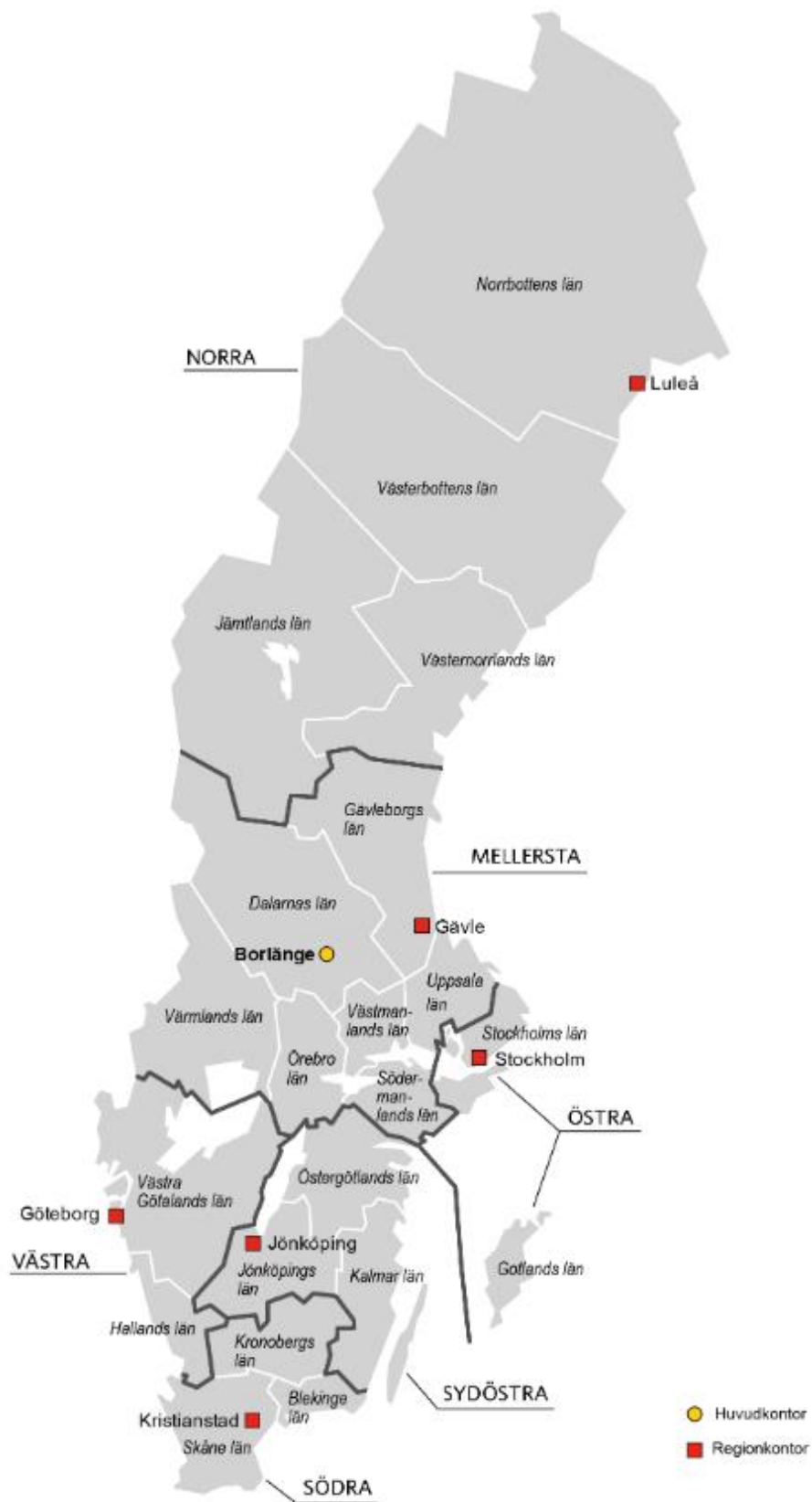
Ärendenummer: TRV 2021/158.

Version: 0.16

Kontaktperson: Stark Sören UHjnk

Innehållsförteckning	
Bakgrund	5
Syfte	5
Mål	5
Styrande dokument.....	6
Operativ hantering.....	6
Regionala bilagepaket	6
Trafikrestriktioner.....	6
Trafikverkets arbete med förbättringar.....	7
Samverkan	7
Beredskapsnivåer gäller hela året.....	8
Väder.....	8
Extremväder	9
Uppstartsmöten	9
Veckomöten	9
Risker kopplat till beredskapsperiod.....	9
Orsakskoder.....	13
Kvalitetsavgifter	14
Beredskap för krishantering	14
Förberedelser förändrade väderförhållande	14
Nationell operativ ledare (NOL).....	14
Regional operativ ledare (ROL).....	15
Tjänsteman i beredskap (TIB).....	15
Tjänsteman i beredskap (ULIB)	15
Trafikverket	16
Åtagande	16
Generellt samtliga parter	16
Cykliskt samarbete inom TTT.....	16
Järnvägsföretag.....	17
Större planerade arbeten	17
Kommunikation	18
Trafikverket presstjänst	18
Trafikinformation.....	18

Regionkarta



Bakgrund

Trafikverket sammanställer årstidsstyrda beredskapsplaner. Denna plan gäller för vår och sommar 2025, i enlighet med riktlinjen TDOK 2017:0362. Hantering väder och årstidsstyrdberedskap järnväg.

Delar av beredskapsplanen är framtagen i samarbete med branschen.

Syfte

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

Beredskapsplaner har tidigare varit två separata planer för vår respektive sommar. Dessa har slagits ihop och för att ta hänsyn till de vädervariationer och årstidernas gränser som går mer i varandra än tidigare i vårt avlånga land.

Mål

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

Därför är det viktigt att fortsatt flytta fram positionerna. Fortsatt fokus på deltagande i veckomöten på varje projekt 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 året runt har visat att i dom flesta fall går snabbt att åtgärda och att det finns en förståelse varandras utmaningar.

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

Det finns potential till att korta felavhjälpningstiden genom att aktivt arbeta med årstidsrelaterade förberedelser året runt. Stort fokus på väderprognoser och vilka risker som föreligger. 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 att man samarbetar över teknikgränserna.

Det är viktigt att arbeta med uppföljning och föreslå förbättringar samt se över arbetssätt och samverkan kring säkerhet i samband med störningar.

Styrande dokument

TDOK 2017:0362 Hantering väder och årstidsstyrd 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.

Giltighetsperiod

Giltighetsperioden för denna beredskapsplan är veckorna 12–35. Beredskapsperioderna kommer att följas upp. För våren vecka 12–22 och sommaren vecka 23–35.

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. Det arbetas med att uppdatera dokumentet löpande.

Regionala bilagepaket

Regionala bilagepaket är uppdelade per trafikledningsområde som komplement till den nationella beredskapsplanen, dessa bilagepaket distribueras av regional operativ ledning till berörda aktörer inom respektive trafikledningsområde.

De regionala bilagepaketen ska uppdateras av varje region, som beskriver beredskapen och 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 följd av infrastrukturens beskaffenhet och trafikens art samt skador på infrastrukturen, till exempel på grund av olyckor, översvämningar och skred. Dessutom kan restriktioner förekomma på vissa sträckor till följd av yttre förhållanden. Järnvägsföretagen ska anpassa vagnvikten/längden efter rådande förhållanden. Trafikverket kan alltid besluta om generella begränsningar för alla järnvägsföretag när järnvägsföretagens egna begränsningar inte bedöms vara tillräckliga. Trafikeringsavtalet anger förutsättningar för trafiken samt vilka av Trafikverkets styrande dokument, till exempel JNB, som järnvägsföretagen måste följa.

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 sista stycket i denna plan.

Beredskapsresurser

Trafikverket förfogar över beredskapsmateriel som exempelvis broar, reservkraft och bandvagnar samt andra typer av fordon som exempelvis truckar, hjullastare och lastbilar avseende krisberedskap och civilt försvar.

Vattenvagnar finns som en nationell resurs i Vännäs och Boden som brandmyndigheten använder för att släcka bränder efter järnvägen. Inför sommaren 2025 har ytterligare 3 stycken vattenvagnar med tillhörande utrustning beställts. 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.

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.

Beredskapsnivåer gäller hela året

Beredskapsnivåer kommer under 2025 att förtydligas med ett nytt namn "Väder beredskapsnivåer" för att inte förväxlas med beredskapsorganisationens olika beredskapsnivåer.

Höjning av beredskapsnivå innebär ingen trafikpåverkan utan speglar enbart förmågan och kapaciteten att möta stort 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. Enstaka anmäld 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. Samlingsopal 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

Vädervarningar är viktiga beslutsunderlag för samhället. Vädervarningssystemet har anpassats och arbetssättet har förändrats. Det har blivit tydligt vilka förberedelser och beslut som behöver utföras i god tid 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 av SMHI i samråd med myndigheter, landsting och kommuner.

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](#)

Uppstartsmöten

För att säkerställa att Trafikverket, entreprenörer och järnvägsföretag står redo inför kommande beredskapsperiod kallar respektive Trafikledningsområde berörda till ett uppstartsmöte. Syftet med uppstartsmötet är att säkerställa att samtliga står redo inför kommande beredskapsplan och kommunikationsvägar.

Mer information Hantering väder och årstidsstyrd beredskap järnväg [TDOK 2017:0362](#)

Veckomöten

Det är viktigt att veckomöten är planerade för perioden och genomförs vid behov samt att kontaktuppgifter är uppdaterade. Samtliga möten ska dokumenteras. Möten kan genomföras i ordinarie verksamhet men fokus på uppföljning och risker kopplat till väder.

Risker kopplat till beredskapsperiod

Laviner

Lavinfaran är vanligt förekommande under våren, speciellt på Malmbanan. Vid väderförhållanden som är gynnsamma för bildandet av laviner är sannolikheten för att laviner ska utlösas överhängande. Om laviner går okontrollerat kan de komma att gå över både järnvägen och vägar. Trafikverket har ett aktivt bekämpningssystem för att utlösa laviner. Syftet är att utlösa laviner innan det samlats tillräckligt mycket snö för att konsekvenserna inte ska bli stora.

Snömängder

Under våren kan det finnas stora mängder snö som under våren kan orsaka störningar genom att tyngden blir större. Entreprenören ska kontrollera och hålla beställaren informerad om snömängden på galleri, plattformstak, teknikhus, kiosker och byggnader.

Tjälskador

I samband med långa, kalla och snöfattiga vintrar, främst på äldre banor som har mycket tjälfarligt material i bankroppen, till exempel silt som är en finkornig jordart, finns det större risk för tjälskador.

För att undvika tillfälliga hastighetsnedsättningar innan banarbetssäsongen inleds är det viktigt att åtgärda till exempel tjälskador.

Var uppmärksam på där nedgrävning av kablar sker i tjälad mark kan sättningar i marken bli tydliga under våren, vilket hanteras genom extra tillsyn på berörda platser.

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.

Höga vattenflöden och snösmältning

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 översvämningsportal](#).

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 påkörda, men även säkerhetsproblem för personal som rör sig i och arbetar i anläggningen.

Röjning ska utföras enligt krav i TDOK 2018:0265 KRAV Vegetationsröjning 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 avverkade 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.

Ogräsbekämpning

Ogräsbekämpning utförts enligt plan och är lik den vi gjorde föregående år. Bekämpning av Jätteloka har utökats.

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.

Åska

Överspänningsskydd (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.

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.

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 besiktninganmärkningar speciellt gällande ballast. 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 bandelar. Resultatet av analyserna kommer att ge förutsättningar för att planera och utföra åtgärder i syfte att minska risken för solkurvor.

Under beredskapsperioden hanteras solkurvor enligt dokumentet [Risk solkurva per bandel](#)

”Mer detaljerad information om analys och beställda åtgärder finns att läsa i på Trafikverkets webbsida [Rapport solkurvor](#)

Jämfört med 2023 är följande ändrat:

Bandel 340: Sträckans risk sänkt till 2 på grund av minskat antal solkurvor.

Bandel 391. Silverhöjdsspåret. Sträckans risk sänkt till 3 på grund av minskat antal solkurvor.

Bandel 502 (Stångådalsbanan): Sträckans risk sänkt till 2 på grund av minskat antal solkurvor.

Bandel 666. Sträckans risk sänkt till 3 på grund av minskat antal solkurvor.

Bandel 661. Sträckan Kil - Rottneros. Sträckans risk ökad till 3 på grund av ett ökat antal solkurvor.

Under 2024 utgick begränsningarna på bandelarna 141, 143, 492, 502 efter spårbyte.

Bränder

Bränder längs järnvägen kan uppkomma av flera orsaker. Orsaker som ökar risken för brand är vid spårslipning, spårsvetsning, riven kontaktledning, m.m. Torr vegetation och avverkningsrester i närheten av banvallen ökar risken för bränder.

Varmgång i hjullager på järnvägsfordon kan leda till haveri och urspårning och bromsar som oavsiktligt ligger an (tjuvbroms) kan leda till att brand uppstår. Även dåligt rengjorda vagnar kan orsaka bränder i vagnsramarna. Tågföretagen bör fokusera på tekniska åtgärder på fordon och vagnar samt utbildning i bromsteknik.

Som hjälpmedel för att upptäcka dessa farliga tillstånd hos passerande tåg har Trafikverket stationära detektoranläggningar utplacerade längs banan.

Två vattenvagnar finns som en resurs till kontraktet Vännäs/Boden. Det finns flera syften att använda vattenvagnar för att minska risken för bränder under torra perioder, till exempel för att bevattna områden för att kunna genomföra arbeten i spår. Vattenvagnarna kan också användas i förebyggande syfte att förhindra bränder.

Resurserna är placerade i Vännäs och Boden och ytterligare 3 stycken är beställda till sommaren 2025.

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

MSB har tagit fram en app. "Brandrisk Ute" som på ett enkelt sätt kan användas för att visa brandriskprognos för aktuell plats.

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.

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.

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.

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

Ett bra exempel är där en entreprenör fortbildade sina förare och underentreprenörer för att minska antalet uppkörda växlar. Entreprenören gick från 17 st. uppkörda växlar till 0 stycken jämfört med föregående period. Det här är bara ett exempel på hur det gick att minska olyckor och tillbud med enkla och effektiva medel. 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 inte medräknade.

Orsakskoder

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

- Underlaget för statistik och analyser kring orsaker till förseningen och akut inställda tåg håller hög kvalitet
- 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 som möjligt.

Kvalitetsavgifter

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

Uppföljningen av beredskapsplanerna på utvalda orsakskoder per årstid analyseras och presenteras.

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.

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 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 varandra och diskutera läget i verksamheten och vid behov föreslå åtgärder.

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.

Tjänsteman 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. 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.

I dagens järnvägssystem är många aktörer inblandade. 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.

I följande länk finns även senaste uppföljningsrapporterna per årstid anslagna [Beredskapsplaner järnväg](#)

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. [För dig i branschen](#)

Cykliskt samarbete inom TTT

I regelbundna möten i samverkan branschen, inom ramen för årstidstyrd beredskap har denna beredskapsplan presenterats.

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 felavhjälpling 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 sin egen organisation om gällande beredskapsplan.

Större planerade arbeten

Information om större planerade arbeten som kan påverka järnvägstrafiken finns tillgängligt på Trafikverkets webbsida [Större banarbeten](#) Det är verksamhetsområde Investering och Stora Projekt som ansvarar för större planerade banarbeten åt Trafikverket.

Restriktioner i banarbeten under storhelg

Trafikverket har fattat beslut (TRV 2019/80040) 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 2025 kl. 00.00 till och med midsommarafton 2025 kl.

15.00. Undantag ges för akut felavhjälpning. Föreligger behov av att utföra andra banarbeten ska dispensansökan lämnas i enlighet med PM till beslutet.

Kommunikation

Denna beredskapsplan samt information ytterligare 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. 0771-31 15 00.

Trafikinformation

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

Operativ kommunikationschef

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

Förbättringsförslag

Intervjuer har genomförts med järnvägsföretag, regionala ledare (ROL) och driftledare hur Trafikverket kommunicerar vid händelser. Sammanfattning av intervjuerna.

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

- ”OPAL” ersätts med ett nytt system ”TELS” införs och ska var det verktyg som används i kommunikation med järnvägsföretag.

Övriga förbättringsområden

- 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.

- Totalt sett saknas det information på nivå 3 i LUPP för 8 procent av koderna under sommaren 2024. Det belyser behovet av bättre kvalitet i orsakskodning. Möjligheten att rätta till problem minskar om rotorsaken till en störning är okänd.

-Ytterligare vattenvagnar kommer att finnas tillgängliga till våren 2025.

Kontakt

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