

RAPPORT

Utvärdering av händelsen på E22

Snöovädret den första veckan i januari 2024



Trafikverket

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Utvärdering av händelsen på E22 Snöovädet den första veckan i januari 2024

Dokumentdatum: 2024-03-26

Kontaktperson: Anna Wildt-Persson, Robin Backebjörk, Mattias Nordborg, Sara Lundqvist

Publikationsnummer: 2024:080

ISBN 978-91-8045-302-8

Diarienummer: TRV 2024/34405

Förord

Under perioden 1–5 januari 2024 uppstod en händelse på E22 mellan trafikplats Hörby norra och trafikplats Ekeröd som fick allvarliga konsekvenser. I det svåra snöoväder som rådde var det många fordon som körde fast, vilket snabbt ledde till långa bilköer. Det resulterade i att ett stort antal människor fastnade längs vägsträckan.

Den här rapporten är resultatet av en grundlig granskning av händelseförloppet, internt på Trafikverket. Det är med en känsla av ödmjukhet och allvar som vi har närmat oss uppgiften att utvärdera vår hantering av situationen. Vi förstår att många inblandade har påverkats av händelsen och det är med stor respekt vi utvärderar och drar lärdom av det som hände.

Utvärderingen syftar till att ge kunskap om hur hanteringen av händelsen fungerade och ge konkreta förslag för att utveckla Trafikverkets verksamhet. Syftet är också att ge ett erkännande till varje individ som blev påverkad av händelsen. Det handlar naturligtvis om alla trafikanter, förare och medpassagerare, som upplevde situationen som oviss och skrämmande. Det handlar också om berörda medarbetare. Många arbetade outtröttligt under mycket påfrestande förhållanden och visade stort engagemang och vilja att bistå i denna krissituation och i utvärderingen av den. Det här är också ett tack till dem.

Vi är många som nu ser fram emot att med full kraft arbeta vidare för att implementera de förbättringar som denna rapport föreslår.

Kristianstad den 26 mars 2024

Anna Wildt-Persson

Regional direktör Södra regionen

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	6
Det var svårt att skapa en samlad lägesbild tidigt	6
Okunskap om ansvar och uppgifter	7
Olika områden att utveckla	7
Bakgrund	9
Syfte.....	9
Avgränsningar	10
Händelsen på E22.....	11
Allvarlig händelse på E22 den 1–5 januari 2024	11
Vädervarning	12
En stor mängd incidenter	13
Svårighet att få en aktuell lägesbild	14
Kommunikationen mellan aktörerna var bristfällig	16
Otydligheter i roller och mandat	18
Planering av aktörsgemensam kommunikation.....	22
Prognoser för öppnandet av E22	23
Historiskt väder.....	28
Förutsättningar för krisberedskap	29
Trafikverket krisberedskap för väg	29
Trafikverkets mandat och befogenheter vid händelser.....	30
Analys av händelsen	31
Ansvarsprincipen – kunskapen om ansvar och roller under händelsen var bristfällig.....	31
Ansvarsprincipen – otydliga roller och arbetssätt gjorde det svårt att få till en aktörsgemensam lägesbild.....	32
Likhetsprincipen – samverkanskonferenserna blev alltför operativa.....	33
Närhetsprincipen – Trafikverket följde närhetsprincipen.....	33
Förslag på förbättringsåtgärder	35
Tydliggöra ansvar och mandat	35
Utveckla förmågan att skapa en lägesbild	36

Utveckla vinterväghållningen	37
Utveckla trafikinformationen	39
Utveckla och öva gemensamma inriktningar	40
Avslutning – Trafikverkets fortsatta arbete för effektivitet och resiliens	40
Bilaga 1 Fakta om E22.....	42
Fakta om berörd vägsträcka	42
Vägars klassning	43
Bilaga 2 Händelseförlopp dagarna 1–5 januari 2024	44
1 januari – inför händelsen Orange vädervarning	49
2 januari – höjd beredskap	49
3 januari – mycket besvärligt väder i Skåne.....	50
Innan omfattningen av händelsen blev känd.....	50
Trafikverket får information om stoppen på E22	51
Trafikverkets åtgärder efter ytterligare fakta om aktuell lägesbild.....	52
Första samverkanskonferensen.....	53
Evakueringsinsats påbörjas av blåsljusmyndigheter	54
Andra samverkanskonferensen	55
4 januari – Trafikverket bistår blåsljusmyndigheter med omledning av trafik.....	56
Fortsatt evakueringsarbete och planering av bärgningsinsatser	58
Aktörsgemensam kommunikation planeras	61
Fortsatt evakuering och bärgning	61
Röjningsarbete och prognoser för öppnandet av E22	63
5 januari	64
Bilaga 3 Kort om basunderhåll väg och vinterväghållning ..	68
Bilaga 4 Trafikinformation	72
Bilaga 5 Trafikverkets organisation vid händelser	74
Bilaga 6 Mandat och ansvar vid händelser.....	76
Mandat att stänga av väg	76
Omledning av trafik	76
Bärgning respektive flytt av fordon.....	77

Sammanfattning

Det snöoväder som i kombination med hård vind drog in över Skåne den 3 januari skapade problem för både väg- och järnvägstrafik. Värst blev konsekvenserna på E22 mellan Ekeröd och Linderöd, väster om Kristianstad. Fordon körde fast längs vägsträckan vilket snabbt ledde till köbildning och ett stort antal trafikanter fastnade längs vägsträckan. Vägen var avstängd i norrgående och södergående riktning under två dygn. Samtidigt orsakade vädret ett stort antal avåknningar och olyckor i andra delar av transportsystemet i Skåne. Antalet händelser i kombination med ihållande hårt väder försvårade arbetet med att evakuera, bärga, snöröja och öppna för trafik fördröjdes.

Trafikverket ser allvarligt på händelsen och dess konsekvenser, och har genomfört en utvärdering av Trafikverkets agerande. Utvärderingen syftar till att ge kunskap om hur hanteringen av händelsen fungerade och ge konkreta förslag för att utveckla verksamheten. Syftet är också att förbättra Trafikverkets förmåga att hantera liknande händelser i framtiden samt att stärka den regionala krishanteringsförmågan.

Utvärderingen har visat att Trafikverket överlag har en bra förberedelse inför kommande vinterväglag och vid särskilda väderhändelser. Det framkommer samtidigt att vi kan göra mer för att stärka vår leveransförmåga och öka vår beredskap tillsammans med andra samhällsaktörer. Verksamheten och ledningen har en tydlig bild av vilka förbättringsområden som finns och visar ett stort engagemang för att förbättra och höja förmågan.

Det var svårt att skapa en samlad lägesbild tidigt

Utvärderingen visar att det var svårt att få till stånd en lägesbild tidigt. Det tog lång tid att förstå vidden av händelsen. Uppfattningen är att det mellan de samverkande aktörerna fanns en okunskap om varandras mandat och uppgifter. Det innebar att inbördes roller, befogenheter och mandat upplevdes otydliga och ifrågasattes, och det ledde till otydligheter inför beslut och handlingar. Det bidrog till att det tog lång tid att få en gemensam lägesbild, och det är kritiskt då en gemensam lägesbild är avgörande för att skapa gemensamma inriktningar och samordning av insatser för att avhjälpa situationen.

Under den första samverkanskonferensen som Länsstyrelsen kallade till beslutades att Räddningstjänsten Nordost hade ansvar för samordningen för insatsen på E22 och vakthavande räddningschef såg ett behov av bandvagnar för att evakuera trafikanter. Vid någon tidpunkt därefter ansågs händelsen inte längre vara en räddningsinsats, utan ett trafikhinder som inte skulle hanteras som en insats enligt lagen om skydd mot olyckor. Konsekvensen av detta blev exempelvis att Trafikverket inte fick vetskap om eller tillgång till den vanliga

kommunikationskanalen via Rakel, en så kallad RAPS-talgrupp. Det innebar att ordinarie arbetssätt för informationsdelning mellan inblandade aktörer uteblev, och Trafikverket fick arbeta på andra sätt för att sammanställa lägesbilden.

Okunskap om ansvar och uppgifter

Utvärderingen visar att det fanns flera aktörer med olika ansvar och olika lagstadgade mandat kopplat till vägtransportsystemet som var inblandade under händelsen, men att det vid händelsen rådde en brist på kunskap om vilket ansvar och vilka uppgifter som skulle falla på vilken aktör. För att hantera denna typ av situationer effektivt krävs det att alla inblandade parter har en klar förståelse för sina roller och befogenheter. Utan denna förståelse riskerar samordningen att bli bristfällig, vilket i sin tur kan försena insatser och påverka utfallet negativt.

Under händelsen tog Trafikverket felaktigt på sig ansvar att bärga fordon som fastnat. Trafikverket ansvarar inte för räddningsinsatser. Trafikverket har inte lagligt stöd att stänga av vägar, bärga fordon eller utföra evakueringsinsatser vid väderhändelser som den i januari, och Trafikverkets entreprenör får endast utföra omledning av trafik på begäran av Trafikverket eller blåljusmyndigheter.

Olika områden att utveckla

Utvärderingen pekar på ett antal förbättringsåtgärder för Trafikverket inom olika områden som tillsammans kan ge effekt på kort sikt men även på längre sikt.

Ett område handlar om att tydliggöra Trafikverkets ansvarsområde. Det finns ett behov av att klar- och tydliggöra Trafikverkets ansvarsområden och befogenheter i relation till andra myndigheter och samhällsaktörer, för att säkerställa en effektiv hantering av framtida händelser och incidenter på det statliga vägnätet. För att förbättra förståelsen för Trafikverkets ansvar och handlingsutrymme, behöver arbetet med att öka denna medvetenhet i Trafikverket vara kontinuerligt och systematiskt integrerat i den dagliga verksamheten.

Det handlar också om att utveckla förmågan att skapa en lägesbild. Trafikverket bör fortsätta utveckla sina befintliga metoder för att samla in information och skapa en intern lägesbild på väg, och även se över möjligheten till nya metoder. Det handlar om att förbättra processerna för informationsinsamling, loggföring och arbetssätt för att skapa interna lägesbilder, att nyttja ny teknik och att aktivt dela med sig av den interna lägesbilden till andra aktörer.

Inom området vinterväghållning pågår utveckling på flera håll. Trafikverket för ständig dialog med både entreprenörer och branschen, och det pågår flera forskningsprojekt som har bäring på vinterväghållningen. Inför kommande vinter kommer Trafikverket att utveckla det årliga förberedande mötet inför vintern och genomföra övningar. Under 2025 kommer Trafikverket att implementera Digital

vinter som metod för att mäta friktion mot vägytan. Vidare så kommer Trafikverket att analysera och införa resultaten från forskningsrapporter om förändrat klimat.

Det är en utmaning att nå ut med trafikinformation till berörda trafikanter i störda lägen. Trafikverket behöver fortsätta utveckla trafikinformation i realtid via olika kanaler, och tillsammans med andra, så att trafikanten kan ta beslut om sin resa. Det handlar om ny teknik, men också utvecklade arbetssätt internt och i samverkan med externa parter.

För att hantera den här typen av allvarliga händelser behöver Trafikverket utveckla sin samverkan med andra viktiga aktörer, med andra mandat, roller och ansvar i vägtransportsystemet. Förutom att ha kunskap om varandras roller och ansvar kan det handla om att i förväg ha en beslutad gemensam inriktning för ett specifikt scenario eller händelsetyp. Inblandade aktörer behöver också öva enskilt och tillsammans inför den här typen av extrema händelser.

Bakgrund

Under perioden 1–5 januari 2024 uppstod en händelse med allvarliga konsekvenser på E22 mellan trafikplats Hörby Norra och trafikplats Ekeröd i det svåra snöoväder som rådde. Fordon körde fast längs vägsträckan och blockerade vägen. Det ledde snabbt till köbildning vilket resulterade i att ett stort antal trafikanter fastnade längs vägsträckan. I kombination med ihållande hårt väder försvårades räddningsinsatserna och arbetet att evakuera, bärga, röja samt öppna för trafik fördröjdes.

För att utvärdera hur Trafikverket hanterat händelsen, vad som fungerat och vad som borde gjorts annorlunda har Trafikverket på uppdrag av ledningen för de delar av verksamheten som varit berörda i södra regionen i denna rapport samlat händelseförloppet och analyserat Trafikverkets hantering av händelsen.

Rapporten är ett komplement till den externa aktörsgemensamma utvärderingen som sker parallellt på uppdrag av Länsstyrelsen. Syftet med den aktörsgemensamma utvärderingen, som har fokus på samspelet mellan aktörerna, är att klargöra händelseförloppet, analysera och generera lärdomar och utvecklingsmöjligheter inom samverkan och ledning med systemperspektiv.

Målet med denna utvärdering är att undersöka hur Trafikverkets interna processer och arbetssätt fungerat under händelsen samt om de åtgärder som vidtogs under händelserna på E22 var i linje med gällande lagstiftning och arbetssätt.

Syfte

Utvärderingen syftar till att ge kunskap om hur hanteringen av händelsen fungerade i relation till hur den är tänkt att fungera. Den ska också ge konkreta förslag för att utveckla verksamheten.

Syftet är också att stärka och förbättra Trafikverkets förmåga att hantera liknande händelser i framtiden samt att stärka och förbättra den regionala krishanteringsförmågan.

Tre konkreta användningsområden för utvärderingens resultat framöver är:

- Förvaltningen¹ Hantera kris och höjd beredskap
- Stärka den regionala krishanteringsförmågan
- Underlag till Länsstyrelsen Skånes aktörsgemensamma arbete

¹ Trafikverkets förvaltning är en löpande verksamhet som syftar till att vidmakthålla, vidareutveckla och tillhandahålla standardiserade lösningar som är knutna till en process. Det kan exempelvis gälla arbetssätt, metoder och verktyg.

Avgränsningar

Utvärderingen omfattar Trafikverkets interna agerande den 1–5 januari, gränssnitt mellan olika delar och roller i Trafikverket, gränssnitt mot externa aktörer och Trafikverkets kontrakterade entreprenörer. Utvärderingen fokuserar på den regionala hanteringen av händelsen. I utvärderingen ingår inte externa aktörers agerande.

Händelsen på E22

I det här kapitlet presenteras en redogörelse av viktiga skeden under händelsen på E22 den 1–5 januari 2024. Kapitlet innehåller också en redogörelse för Trafikverkets förutsättningar för krisberedskap. Sist i kapitlet hittas Trafikverkets analys av händelsen.

Fakta om vägsträckan återfinns i bilaga 1 och detaljer för hela perioden 1–5 januari återfinns i bilaga 2.

Allvarlig händelse på E22 den 1–5 januari 2024

Under perioden 1–5 januari 2024 uppstod en allvarlig händelse med stora konsekvenser för trafiken på E22 mellan trafikplats Hörby norra och trafikplats Ekeröd i Skåne. I det svåra snöoväder som rådde uppstod avåkningar och stopp i trafiken, vilket resulterade i att ett stort antal trafikanter fastnade längs vägsträckan. I kombination med ihållande snöoväder med kraftiga vindar försvårades räddningsinsatserna och arbetet med att evakuera, bärga, röja samt öppna för trafik fördröjdes.



Bild från händelsen. Källa: Trafikverkets driftsentreprenör.

Vädervarning

Den 1 januari 2024 genomförde Länsstyrelsen Skåne en samverkanskonferens med anledning av orangea och gula vädervarningar för vind i kombination med snöfall samt gul varning för höga flöden. Många samhällsaktörer deltog, däribland polis, räddningstjänst, kommun, region och Trafikverket via Trafikverkets tjänsteman i beredskap (TIB)².

SMHI hade utfärdat fyra vädervarningsförlag³ som berörde stora delar av Skåne:⁴

- Två gula vädervarningar för vind i kombination med snöfall berörde större delen av Skåne förutom de sydligaste delarna.
- En orange vädervarning för vind i kombination med snöfall berörde nordöstra Skåne.
- En gul varning för höga flöden gällde för södra Skåne.

För området med orange varning förväntades 10–25 cm snö med risk för upp till 30 cm lokalt. I området med gul varning förväntades 7–15 cm snö med risk för upp till 20 cm lokalt i de norra delarna av Skåne.

Baserat på SMHI:s orangea vädervarning bedömde Trafikverket att det behövdes frekventare lägesrapporter från de ansvariga entreprenörerna för samtliga berörda driftområde.⁵

Entreprenören påbörjade snöröjningsarbeten på E22 kl. 13.00 den 2 januari.

På Trafikverket diskuterades proaktiva åtgärder, som att flytta Trafikverkets bandvagnar till Kalmar län. Men vid denna tidpunkt bedömdes det att bandvagnar inte behövdes.

Trafikverket medverkade i intervjuer i media under sen eftermiddag och kväll, för att förstärka budskapen gentemot allmänheten om vädervarningarna i Skåne och konsekvenserna de kunde få för framkomligheten på väg- och järnvägsanläggningarna.

² Tjänsteman i beredskap (TIB) är bemannad dygnet runt, året runt. TIB ska initiera och samordna det inledande arbetet för att upptäcka, verifiera, larma och informera vid allvarliga kriser. Det finns även andra funktioner som har samma tillgänglighet och som samspelar med TIB t.ex. Operativ kommunikationschef (OKC), Nationell och regional operativ ledare på Trafikcentral (ROL, ROC), Krisledare IKT (NOC, SOC) samt Designated Person Ashore för Färjeverksamheten.

³ Länsstyrelsen agerar i sin roll som geografiskt områdesansvarig i länet och ansvarar för att ge en samlad återkoppling på SMHI:s varningsförlag inför en varningssituation.

⁴ [SMHI:s vädervarningar | SMHI, Orange varning för snö och vind i delar av Skåne, Blekinge och Småland - Krisinformation.se](#)

⁵ SMHI:s vädervarningar. Offentliga verksamheter bör anpassa sina tjänster och funktioner utifrån hur vädret utvecklas, och initiera eventuella skyddsåtgärder. Det gäller särskilt verksamheter som är extra utsatta för väderrelaterade risker. De bör höja beredskapen inom organisationen och ge allmänheten den information som krävs för att minska risken för skador.

Vid 22-tiden beslutade entreprenören, i dialog med Trafikverket, att sätta in extra resurser på alla de större vägarna. Snöröjningen på E22 pågick hela natten och ett extra snöröjningsfordon dirigerades till E22 för att ytterligare förstärka snöröjningsarbetet. Entreprenören var samtidigt under natten ute för att plocka upp nedfallna träd inom driftområdet, men dessa åtgärder fick avbrytas då vindstyrkan utgjorde en risk för att ytterligare träd skulle falla under pågående arbete.

En stor mängd incidenter

Under dygnet den 3 januari skedde en stor mängd incidenter på olika vägar i Skåne på grund av snöovädret. Under den första delen av dagen var det inget som skiljde ut incidenterna på E22 från incidenterna på de andra vägarna eller som gav Trafikverket anledning att bedöma att läget på E22 skulle få större konsekvenser än läget på de andra vägarna.

Under den 3 januari trafikinformerade⁶ Trafikverkets trafikområde Syd om totalt 176 händelser via trafikinformationstjänsten på trafikverket.se. Av dessa berörde 4 händelser trafikplats Hörby norra. Under denna tid hanterade Trafikverket flera händelser på E6, då det kom in information om flera olyckor och avåkningar på den sträckan. Trafikverket övervakade aktivt situationen på E6 via vägkameror, för att få uppdaterade lägesbilder om blåsljusmyndigheternas arbete på vägarna. På väg 13 uppstod också problem då en bärgare rapporterade upprepade incidenter med lastbilar som fastnat i snön.

Kl. 10.30 den 3 januari fick Trafikverket information om den första incidenten på E22. Informationen kom från några av entreprenörens snöröjningsenheter som vid tillfället stannat vid Ekerödsrasten för påfyllning av bränsle. Genom en vägkamera vid platsen för incidenten kunde trafikcentralen observera att trots en stillastående lastbil, kunde övrig trafik, inklusive personbilar och lastbilar, passera händelseplatsen med relativt hög hastighet. Vidare, vid senare tillfälle, observerades att den stillastående lastbilen bärgades, och en annan lastbil, som även den fick stopp i backen, tog sig ut för att montera snökedjor.

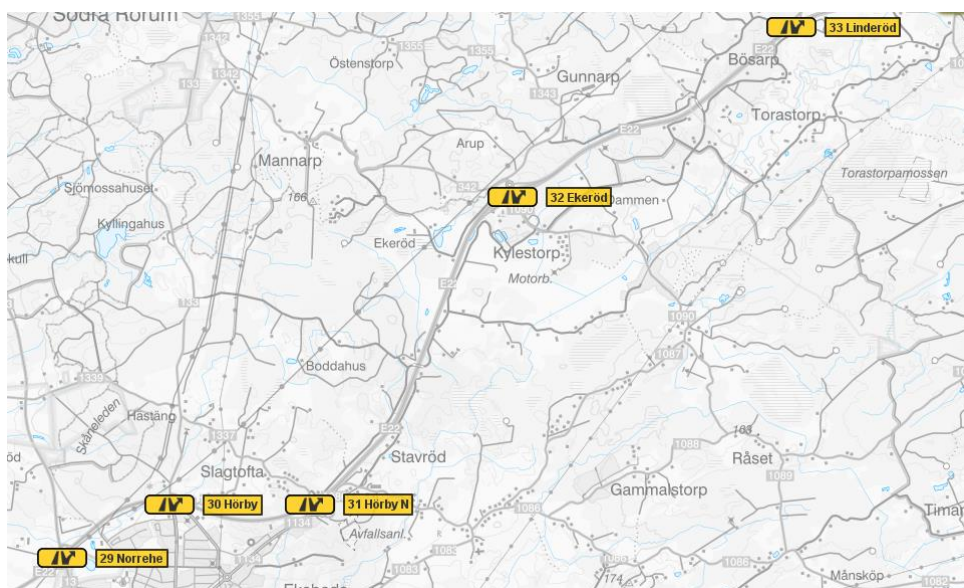
Samtidigt fick Trafikverket information om avåkningar och olyckor på ytterligare ett stort antal vägar, däribland E6, och det inkom ingen information till Trafikverket som gjorde att lägesbilden på E22 skiljde ut sig.

Kl. 14.45 skedde intern avstämning på Trafikverket regionalt. Där visade lägesbilden omfattande problem på grund av vädersituationen i Skåne, både på

⁶ Trafikinformera innebär att Trafikverket informerar trafikanter om händelser som påverkar säkerhet och framkomlighet.

E22, E6 och väg 13. Vid avstämningen fattades beslut om att höja beredskapsnivån för järnvägen till nivå 2 med anledning av det rådande vädret och kommande väderprognos.

Vid kl. 15.00 rapporterades det från allmänheten till Trafikverket om långa köer på E22, särskilt vid Sätaröd och Hörby, som hindrade framkomligheten för bärningsfordon, blåljuspersonal och snöröjningsfordon. Entreprenören meddelade att huvudproblemet var på sträckan E22 Ekerödsrasten–Hörby norra. Där hade trafiken stått stilla i flera timmar till följd av ett haveri med en lastbil eller buss och av att snöröjningsfordon inte kunde ta sig fram till den berörda sträckan.



Karta över sträckan mellan trafikplats Hörby norra och trafikplats Ekeröd. Källa: NVDB.

Vanligtvis meddelar trafikanter (eller förbipasserande) som drabbas av olyckor SOS Alarm, och då får Trafikverkets trafikcentral kännedom om vad som skett och var det skett. Det kom inte in några sådana rapporteringar från E22 vid tidpunkten då kön startade. Detta bidrog till att Trafikverket inte uppmärksammade trafikstoppet tidigare.

I efterhand har Trafikverket fått veta att en buss blockerade ett körfält vid 09.30. Därefter försökte en lastbil ta sig förbi och fastnade i snön, vilket bidrog till att båda körfälten blev blockerade. Detta orsakar köbildning och bilar blev stående och insnöade då bussen kom loss först 16.30.

Svårighet att få en aktuell lägesbild

Länsstyrelsen Skåne kallade till en första samverkanskonferens på kvällen den 3 januari mellan Länsstyrelsen Skåne, Trafikverket, polisen, räddningstjänsten och andra berörda aktörer.

Ur kallelsen som gick ut till aktörerna från Länsstyrelsen Skåne:

Med anledning av pågående väderhändelser kallar länsstyrelsen till samverkanskonferens idag kl. 18.30 2024-01-03 för att få en lägesuppdatering och lyfta frågan om samordning av befintliga bandvagnsresurser i länet. Samtliga kommuner och andra berörda aktörer kallas till samverkanskonferensen.

Vid samverkanskonferensen deltog Trafikverket. Under konferensen rapporterade Trafikverket följande lägesbild⁷ över händelserna i Skåne län:

E6 hade stängts av flera gånger på grund av bärgning men trafiken var åter igång. Information om att det var två stopp på E22 ett vid Sätaröd och Ekeröd och att det var svårt att komma fram med resurser. Väg 13 hade även haft problem men där gick nu att ta sig fram, stora snödrivor på väg 108 och 106 försvårade för Trafikverkets resurser att ta sig fram. Tågen är inställda Malmö - Simrishamn och Malmö – Trelleborg samt inställda tåg mellan Malmö och Kävlinge på grund av elfel.

Polisen informerade även om E22 och att trafiken stod stilla efter Hörby och att de försökte stoppa lastbilar norrut. Polisen informerade även om att de lett om trafiken tidigare på dagen. Denna omledning av trafiken från E22 hade resulterat i att flera fordon nu satt fast på väg 1082.



Karta över omledningsväg. Källa: NVDB.

Vakthavande räddningschef gav en liknande lägesbild och frågade polisen om de behövde ett beslut om att kunna stoppa lastbilar. Region Skåne informerade om att de hade problem med en ambulans som satt fast på E22 sedan några timmar.

⁷ [Lägesbild \(msb.se\)](#) En lägesbild är urval av information som sammanställs i form av beskrivningar och bedömningar av läget för att ge överblick, förståelse och underlag till beslut och åtgärder. Lägesbilder, eller interna lägesbilder, används primärt för internt bruk medan samlade lägesbilder används i aktörsgemensamma sammanhang.

Följande är hämtat ur minnesanteckningarna i WIS⁸:

Under samverkanskonferensen beslutades att Räddningstjänsten Nordost hade ansvar för samordningen för insatsen på E22 och att Räddningstjänsten Syd hjälpte till med insatsledare söderifrån. Vakhavande räddningschef såg ett behov av att flytta flera bandvagnar till området runt Hörby och E22:an. Försvarmakten meddelade att de behövde en koordineringsperson och en plats samt en hemställan för att stödja med bandvagnar. Länsstyrelsen Skåne tog på sig uppgiften att skicka in en hemställan till Försvaret avseende bandvagnar ⁹.

Under samverkanskonferensen skapades ingen aktörsgemensam lägesbild. Trafikverket hade inte fått kännedom om den omledning polisen gjort innan samverkanskonferensen. Avropet av TMA-bil för omledning hade skett direkt via den bärgare som varit på plats.

Samtidigt som samverkanskonferensen pågår, kl. 18:30–20:00, hade Trafikverkets trafikcentral fortsatt svårt att få en egen komplett lägesbild över situationen på E22. Det sas att ett hundratal bilar och lastbilar befann sig i kön och trafikcentralen, som vid detta läge behövde sätta en prognos, gick därför ut med information om att öppnandet av E22 skulle ske kl. 23:59.

Omedelbart efter samverkanskonferensen arbetade Trafikverket för att inhämta och uppdatera lägesbilden, bland annat med hjälp av entreprenörens medarbetare på plats. Kommunikation till allmänheten planerades och informationen från länsstyrelsens samverkanskonferens förmedlades till berörda inom Trafikverket både regionalt och nationellt.

Kommunikationen mellan aktörerna var bristfällig

Kommunikationen med polisen, räddningstjänst och Försvarmakten på plats försvårades genom att trafikcentralen inte fick kännedom och blev inkopplade på den gemensamma RAPS-talgrupp¹⁰ som användes under evakueringsinsatsen. Rakel är det kommunikationsmedel som normalt används under händelser på väg eller järnväg som involverar SOS Alarm, räddningstjänst, polis och Trafikverket. När vanliga telefonsamtal fick användas i stället för att trafikcentralen fick åtkomst till RAPS-kanalen, blev det flera kommunikationsvägar in från andra aktörer till

⁸ WIS är en portal, som tillhandahålls av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), för Sveriges civila beredskap där aktörer delar information före, under och efter samhällsstörningar. Genom att aktivt dela information i WIS kan alla enkelt och effektivt skapa sig en helhetsbild av läget, en samlad lägesbild. - [WIS \(swis.se\)](https://wis.swis.se)

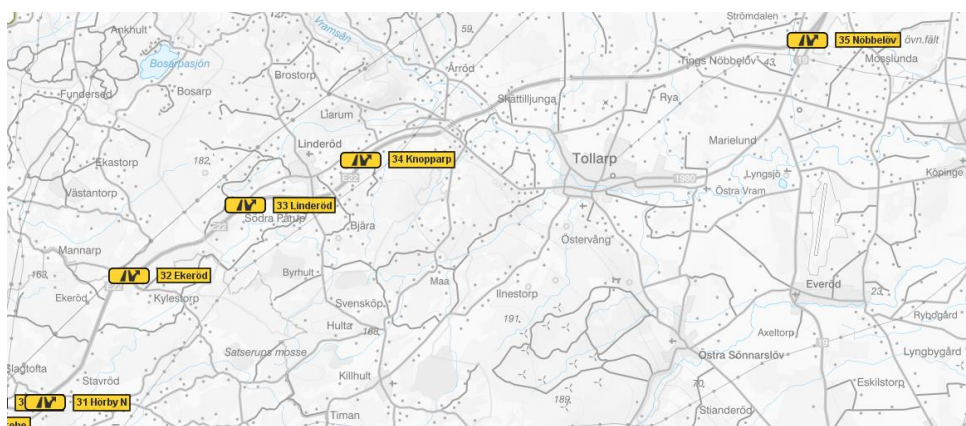
⁹ Minnesanteckningar Länsstyrelsens samverkanskonferens kl.18.30 2024-01-03 publicerade i WIS

¹⁰ RAPS-talgrupperna används för samverkan mellan kommunal Räddningstjänst, Ambulans, Polis och SOS Alarm och Trafikverket. Andra organisationer kan vid behov få tillgång till en RAPS-talgrupp. (MSB Nationella riktlinjer för samverkan i Rakel)

Trafikverket. Det ledde till ineffektivitet och den entreprenör som var på platsen fick motstridiga besked ¹¹.

Vid kl. 20.21 gick följande meddelande ut i P4 trafikredaktionen:

"E22 mellan Kristianstad och Hörby här är det avstängt mellan trafikplats Nöbbelöv 35 och trafikplats Hörby norra 31 i båda riktningar prognosen är satt till klockan 05:00 också stopp på omkringliggande vägar. Nu har Polis Räddningstjänst och Hörby kommun och Försvaret börjat arbeta med evakuering av bilisterna. Bandvagnar ska vara på väg för att få bort bilister och lastbilar. Polisen uppmanar alla att stanna kvar i sina bilar och invänta hjälp."



Karta över sträckan mellan trafikplats Hörby norra och trafikplats Nöbbelöv. Källa: NVDB.

Vid 21-tiden meddelade räddningstjänsten Trafikverket att räddningstjänsten fattat beslut om och även börjat kapa mitträcken på sträckan för att få ut en ambulans som satt fast i kön.

Vid ungefär kl. 21.30 anlände bärgare från SOS International, som beställts av Trafikcentralen kl.17:45, för att bärga den lastbil som stod längst fram i kön. Bärgaren återkom till Trafikcentralen och meddelande att det fanns ett flertal fordon som behövde hjälp för att komma loss, utöver den första lastbilen. Bärgares bedömning var att arbete med detta borde inledas omgående och bad om godkännande från Trafikverket att inleda arbetet och frågade om Trafikverket kunde stå för kostnaderna för arbetet. Trafikverket meddelade direkt att myndigheten stod för kostnaderna. Bärgaren tillsammans med entreprenörens plogbil började dra loss fordon i början på kön för att lösa upp trafikstoppet på Trafikverkets initiativ.

¹¹ Rakel är Sveriges nationella kommunikationssystem för samverkan och ledning för aktörer med ansvar inom allmän ordning, säkerhet, hälsa och försvar. Rakel är ett robust system med mycket hög tillgänglighet. Infrastrukturen ägs av svenska staten. Vid olyckor brukar polisen använda en RAPS kanal som Trafikverket, Polis och Räddningstjänst deltar i via Rakel. Eftersom händelsen inte hanterades som en olycka fanns ingen RAPS-kanal kommunicerad för medlyssning.

En ny samverkanskonferens med Länsstyrelsen Skåne och andra berörda myndigheter skedde kl. 22.00 den 3 januari. Vid mötet rapporterade polisen att de gått ut med meddelande om trafiksituationen via radio.

Räddningstjänsterna meddelade att de fortsatte att kapa mitträcke där det behövdes. Trafikverket meddelade att de sedan kl. 22.00 bistod polisen med en TMA-bil vid Hörby norra för att förhindra att fler fordon körde in på E22 samt att E22 var farbar i riktning mot Kristianstad. Polisen kompletterade med att det endast var farbart i cirka 30 min innan sträckan behövde plogas igen.

I riktning mot Malmö var det första trafikstoppet i Sätaröd, och det mest omfattande trafikstoppet var i Ekeröd. På den drabbade sträckan stod det bilar och en lastbil som lämnats utan förare¹². Entreprenören försökte ploga mellan bilarna i kön, och i nuläget var både bärgare och polis på plats vid trafikstoppet vid Ekeröd.



Karta över sträckan mellan trafikplats Ekeröd och trafikplats Knopparp. Källa: NVDB.

Otydligheter i roller och mandat

En ny samverkanskonferens ägde rum den 4 januari kl. 01.00. Vid denna tidpunkt uppmärksammade Trafikverket via egen omvärldsbevakning i media att media rapporterade om att det satt fast cirka 1 000 fordon. På samverkanskonferensen efterfrågar Trafikverket information från Försvarmakten, polis och räddningstjänst om det fanns ett bekräftat antal fordon i kön, med ett medskick att alla evakuerade bilar måste bärgas innan vägen kan öppnas för trafik igen. Försvarmakten meddelade att de hade 3 bandvagnar på plats och att ytterligare 5 skulle ansluta för att stötta med evakueringen.

Under mötet ställde de andra aktörerna frågor till Trafikverket om vilka resurser Trafikverket kunde avsätta för att bärga fordon när evakueringsinsatsen var

¹² Minnesanteckningar samverkansmöte Länsstyrelsen Skåne kl.22.00 2024-01-03 publicerade i WIS

avslutad. Räddningstjänsten och Försvarsmakten påtalade även behovet av att Trafikverket skulle bistå med analyser om vad som behövdes på sikt¹³. Trafikverket meddelade aktörerna att vi tog med oss frågorna till den regionala trafiksamverkan som var planerat till kl. 08.30 den 4 januari.

Kl. 00.20 den 4 januari intervjuades både räddningstjänsten och Trafikverket i P4 Kristianstad. Där fick Trafikverket frågan om varför myndigheten inte kapat mitträcken i ett tidigare skede för att få ut personbilar ur kön. Trafikverket svarade då att det var ett beslut som måste fattas av polisen eller räddningstjänsten. Räddningstjänsten mötte då upp svaret från Trafikverket och hävdade att beslutet måste fattas av Trafikverket som har ansvaret för att statliga vägar skulle vara farbara¹⁴.

Det som är tydligt är att vid denna tid hade de olika aktörerna olika bilder av ansvarsfrågan och gränsdragningen mellan olika myndigheter. Det var inte heller klart vilka befogenheter Trafikverket hade att bärga kvarlämnade fordon. Aktörerna hade fortsatt svårt att få fram en samlad lägesbild. Ansvarsfrågan och den bristande lägesbilden kommer att utvecklas senare i rapporten.

Vid ca kl.03.00 hade ett hundratal bilar evakuerats från kön. Trafikverkets entreprenör bistod blåljusmyndigheterna med att planera omledningen av trafik via väg 13, 23 och 21 och förankrade planeringen med trafikcentralen. Det gick inte att leda om trafiken på väg 1980, eftersom det stod lastbilar kvar på sträckan som hade fastnat. Räddningstjänsten hade även meddelat Trafikverket att de ville hålla E22 stängd i norrgående riktning tills alla fordon var bärgade. Trafikverket inledde arbetet med att kommunicera omledningsvägarna till allmänheten.

Nästa samverkanskonferens skedde kl. 04.00. Under konferensen rapporterade räddningstjänsten att det fortfarande var cirka 5 km köer på etappen Ekerödsrasten–Linderödsavfarten södra, och att de fått ut en del bilar genom att kapa mitträcken. Lägesbilden från entreprenören var att det var svårt att få loss proppen. Trafikverket uppgav att prognosen för öppnande av E22 i nuläget var kl.12.00 den 4 januari, men att den troligtvis skulle flyttas fram. Polisen meddelade att de skulle gå igenom kön för att se över evakueringsbehoven och att de i samband med detta skulle göra en inventering av bilar som hade behov av bärgning. Trafikverket ställde frågor om det finns förare i lastbilarna i kön och fick till svar från Räddningstjänsten att militärkonvojen fått i uppdrag att inventera detta och även antal ställen där Räddningstjänsten kapat mitträcket.

Kl. 07.00 var det ny samverkanskonferens. Där återkom Trafikverket till behovet av att inventera antalet fordon som hade behov av bärgning samt vart de stod och på hur många ställen räddningstjänsten hade kapat mitträcken. Trafikverket frågade

¹³ Minnesanteckningar Länsstyrelsen samverkanskonferens kl.01.00 2024-01-04 publicerade i WIS

¹⁴ [Efter haveriet på E22:an – ingen vill ta på sig ansvaret - P4 Kristianstad | Sveriges Radio](#)

också om hur länge norrgående körfält behövde vara stängt och om tanken var att den skulle användas för bärgare och annan transport. Ingen aktör kunde ge något fullständigt svar. Trafikverket meddelade också att vi hade gått ut på radio med information om omledningsvägar och att vi nu prioriterade att skylta och ploga för att hålla omledningsvägarna öppna.

Polisen frågade om prognosen för när patrullerna som stoppade trafiken att köra på E22 kunde avlösas med Trafikverkets TMA-resurser. Räddningstjänsterna meddelade att de inte hade lyckats lösa upp proppen, d.v.s. fordon som hindrade framkomligheten fanns fortfarande kvar. Planen var att fortsätta försöka fram till kl. 08.00 för att sedan gå över till ren evakuering.

Kl. 08.00 skickade entreprenören följande lägesrapport till Trafikverket:

”Under natten har Platschefen i driftområde Linderödsåsen haft tät kontakt med Trafikverket. Trafikverket har i sin tur haft kontakt med polis, räddningstjänst mm. Vi har under hela kvällen/natten följt deras direktiv. Vi ville tex öppna upp E22 norrgående då det var plogat och helt fritt från bilar och lastbilar, medans räddningstjänsten ville ha den stängd för att använda som transportväg.

Hela E22 från Vä-Hörby varit avstängt under evakueringen/bärgningen. E22an kommer vara avstängd fram tills den är helt fri från fordon och är framkomlig. Senaste prognosen är att det ska vara klar tills klockan 12.

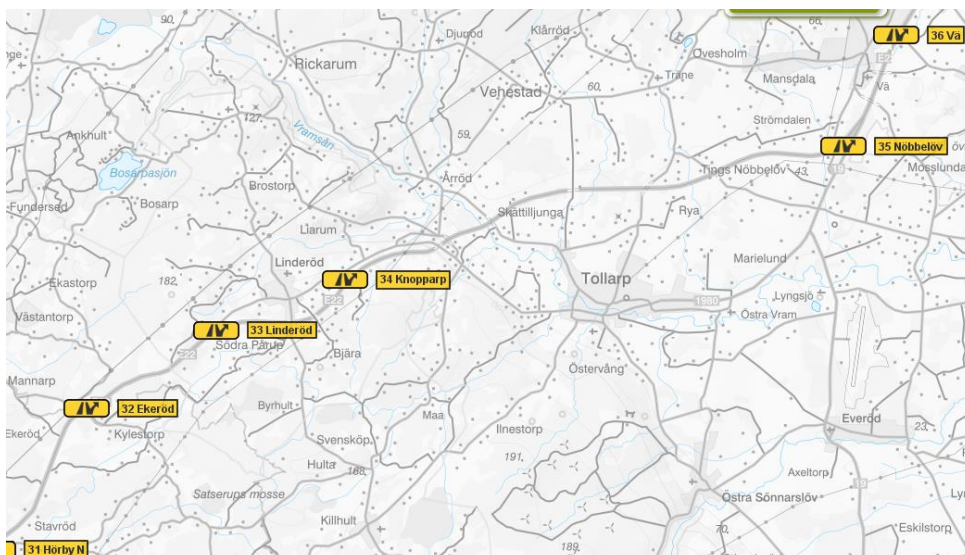
Under tiden så fick jag från Trafikverket att vi behövde leda om trafiken.

Mitt förslag var att skicka trafiken på väg 13 i Hörby, vidare till Höör och väg 23, vidare mot Hässleholm och 21an, vidare mot Kristianstad. Jag förankrade detta med Trafikcentralen och dom går ut i radion med jämna mellanrum och meddelar om detta. Vi är just nu ute och skyltar upp så gott det går. Vår personal har jobbat dygnet runt och de flesta UEs som kör TMA eller annat sitter i en plogenheter av något slag.

Så vi gör det bästa med det vi fått tag i. Vi har två plogenheter som går på 23an, normalt sett så har vi bara en som kör den. Sen håller vi även på att styra om ett snöröjningsfordon till att köra på 21an mellan Kristianstad och Hässleholm. Utöver de ordinarie tre.

Alla tillgängliga resurser och varenda traktor/hjullaster med frontplog vi har lyckats få tag i är i gång. Vi har tre extra hjullaster som ska börja köra snö på E22an.

Temperaturen ska ju ned nu efter nederbörden, så vi kämpar in i det sista med att få vägarna så rena som möjligt innan saltet slutar verka.”



Karta över sträckan mellan trafikplats Hörby norra och trafikplats Nöbbelöv. Källa: NVDB

I bilaga 3 beskrivs hur vinterväghållning fungerar.

Kl. 08.30 den 4 januari hölls en regional trafiksamverkan¹⁵ på Trafikverket. Trafikverkets regionala ledning deltog även i trafiksamverkan. Under mötet fattades beslut om att aktivera regional kriskoordinering¹⁶. Under samverkan rapporterades om att media de senaste timmarna framför allt hade kontaktat Trafikverket om händelserna på E22. Det redogjordes också för:

- hur samverkan med länsstyrelsen, polis, räddningstjänst och försvaret hade fortlöpt under gårdagen
- att det hade hemställts om totalt 12 bandvagnar från försvaret som hade hjälpt till med evakuering av personer i de stillastående fordonen
- att Trafikverket hade bistått med TMA-bilar från entreprenören efter kl. 22.00 den 4 januari för att stoppa trafiken vid påfarter
- att beslut hade fattats av räddningstjänsten om att kapa mitträcket för att få ut fordon från kön
- att Trafikverket hade bistått blåljusmyndigheter med att ta fram omledningsvägar från E22 via väg 13, 21 och 23.

Kl. 09.30 aktiverade Trafikverket regional kriskoordinering och gjorde en fördelning av roller och ansvar för den kommande hanteringen. Tre TIB:ar

¹⁵ Trafiksamverkan aktiveras vid en inträffad händelse eller föreliggande risk, med betydande påverkan på väg-, färje- och/eller järnvägstrafiken. Syftet är att samverka över VO/CF/RE gränser och gemensamt hantera det inträffade i enlighet med likhet, ansvar och närhetsprincipen. Syftet är också att uppnå en samlad lägesbild, skapa inriktning för vidare hantering samt att skapa en tydlig informations- och kommunikationshantering. (Styrande dokument TDOK: 2015:0187)

¹⁶ Regional kriskoordinering är en del av Trafikverkets beredskapsorganisation. En kris som eskalerar och påverkar flera olika verksamheter på regional nivå kan hanteras av en regional Kriskoordinering.

(tjänsteman i beredskap)¹⁷ aktiverades tillsammans med krisadministratörer och TIB-samordnare, för att hantera händelser på E22 såväl som övriga akuta ärenden. Förutom dessa roller var fortsatt ett stort antal roller på Trafikverket aktiva i arbetet med att uppdatera lägesbilden och koordinera entreprenörens arbete.

Kl. 10.00 skedde en samverkanskonferens med Länsstyrelsen Skåne där Räddningstjänsten meddelade att huvudfokus för deras insats var att få bort människor från köerna, det vill säga att evakuera, samt att bärgning skulle bli en senare fråga. Räddningstjänsten frågade Försvarmakten om det behövdes en ny hemställan för bandvagnsresurserna på plats. Försvaret svarade att det inte behövde göras, om hemställan görs om till en begäran utifrån lagen om skydd mot olyckor (LSO). Räddningstjänsten frågade om de kunde skicka ett samverkansbefäl till trafikcentralen vilket Trafikverket godkände. Flera aktörer lyfte behovet av att samordna kommunikationen mellan aktörerna. Länsstyrelsen Skåne tog på sig ansvaret att sammankalla.

Planering av aktörsgemensam kommunikation

Kl. 10.30 den 4 januari gick Trafikverket ut med följande information till allmänheten:

”Ge dig inte ut på vägarna i onödan – fortfarande problem

Snöovädret har ställt till med stor oreda för både väg- och järnvägstrafiken. Ytterligare ett dygn med besvärligt väglag väntar innan kylan kommer. Tänk efter – måste jag ge mig ut på vägarna?”

Ny prognos för öppnande av vägen sattes till kl. 08.00 den 5 januari.

Vid 12.30 publicerades en VT-ruta (viktig trafikinformation-ruta) på trafikverket.se med texten:

”E22 är helt avstängd i både syd- och nordgående riktning mellan Sätaröd och Hörby. Framkomligheten för plogbilarna är ansträngt pga stort antal bilar som sitter fast i snön. Res bara om du måste via alternativa vägar”.

Under ett kriskommunikatörmöte lett av Länsstyrelsen Skåne kl. 12.30 den 4 januari rapporterade Trafikverket om intensiv medieuppvaktning och informerade om att ett pressmeddelande hade skickats ut samt att uppdaterad information fanns tillgänglig på Trafikverkets externwebb. Utifrån den aktuella vädersituationen, där E22 var helt avstängd, hade både Trafikverket och polisen kommunicerat vikten av

¹⁷ Tjänsteman i beredskap (TIB) är bemannad dygnet runt, året runt. TIB ska initiera och samordna det inledande arbetet för att upptäcka, verifiera, larma och informera vid allvarliga kriser. Det finns även andra funktioner som har samma tillgänglighet och som samspelar med TIB t.ex Operativ kommunikationschef (OKC), Nationell och regional operativ ledare på Trafikcentral (ROL, ROC), Krisledare IKT (NOC, SOC) samt Designated Person Ashore för Färjeverksamheten.

att undvika onödig trafik på vägarna. Polisen meddelade att de fortsatte att stödja räddningstjänsten och försvarsmakten i deras evakueringsinsats på E22.

Räddningstjänsten klargjorde under mötet att de inte hade utfört någon räddningsinsats¹⁸ utan istället sett deras insatser som att de bistått med stöd till Trafikverket för att avhjälpa stoppet. De uppgav även att de hade mottagit många frågor från media, varav de flesta hade handlat om orsakerna till situationens uppkomst. Detta understryker behovet av samarbete mellan olika aktörer för att kunna ge en klar och sammanhängande bild av vad som hade hänt.

Mötet avslutades med att Länsstyrelsen Skåne framhöll ett behov av samordnade kommunikationsinsatser inför nästa fas av hanteringen¹⁹.

Prognoser för öppnandet av E22

Under hela händelsen angavs prognoser för när evakuering, bärgning, röjningsarbete och öppnande av E22 skulle kunna ske. Prognosen flyttades fram flera gånger på grund av svårigheten att få en samlad lägesbild.

Fortsatt bärgning och evakuering

Kl. 13.02 den 4 januari fick entreprenören information om att avstängningsanordningarna vid Nöbbelöv och trafikplats Linderöd var flyttade. Lastbilar hade därför kört in på E22 och kört fast. Entreprenören skickade ut personal för att försöka få loss fordonen och be dem som kunde att backa. Det visade sig att vid Nöbbelöv hade entreprenören inte haft skyltar om avstängningen, utan där hade polisen stängt av vägen. När den patrull som hindrat ny trafik att köra in på E22 avlägsnat sig hade ingen annan aktör fått i uppdrag att ersätta avstängningen.

Parallellt med kriskommunikatörssamverkan skedde en ny samverkanskonferens med Länsstyrelsen med start kl. 13.00 den 4 januari. Prognosen för när vägen skulle kunna öppnas var fortsatt oklar.

Polisen efterlyste att en aktör tog på sig att leda och prioritera det fortsatta arbetet. Förslaget från de övriga aktörerna var att Trafikverket skulle ta fram en planering så att polisen och räddningstjänsten kunde stödja med insatser.

Polisen hade uppgifter om att 144 fordon med förare i fanns kvar på E22 och det fanns därmed ett behov av fortsatt evakuering. Det fanns förare som vägrade att lämna sina fordon och polisen och övriga aktörer saknade mandat att tvinga folk att

¹⁸ Räddningstjänst avses i Lag (2003:778) om skydd mot olyckor de räddningsinsatser som staten eller kommunerna ska ansvara för vid olyckor och överhängande fara för olyckor för att hindra och begränsa skador på människor, egendom och miljö. För att en olycka ska falla inom ramen för räddningsinsats måste även fyra kriterier; behovet av ett snabbt ingripande, det hotade intressets vikt, kostnader för insatsen samt omständigheterna i övrigt, vara uppfyllda för att en räddningsinsats ska inledas.

¹⁹ Minnesanteckningar Länsstyrelsens Kriskommunikatörskonferens 2024-01-04 kl.12.30

²⁰ Minnesanteckningar samverkanskonferens Länsstyrelsen Skåne 2024-01-04 kl.13.00

utan att meddela Trafikverket. Entreprenören hade hjälpt sex fordon att komma loss än så länge.

Kl. 17.30 under samverkanskonferens med Länsstyrelsen Skåne rapporterade polisen att det på E22 fanns 57 lastbilar samt två personbilar kvar mellan Nöbbelöv och Ekerödsrasten, och att personer fanns kvar i dessa bilar. Polisen såg ett behov av fler plogbilar på E22 för att få loss de bilar som var kvar och eventuellt hjullastare för att föra bort snön. Även omledningsvägarna måste hållas rena och farbara för att undvika köer och olyckor på dessa. Trafikverket rapporterade att entreprenören skulle ploga på utsatta sträckor under natten.

Länsstyrelsen avsåg att förlänga bandvagnarna till kl. 09.00 den 5 januari. Deras samverkansstab skulle gruppera i Hörby under natten med personal från polisen, räddningstjänsten och Försvarsmakten. Det fanns ett önskemål från de andra aktörerna om att Trafikverket också kunde avdela person till detta, men Trafikverket såg inte behovet att delta fysiskt, då den operativa hanteringen hanteras från trafikcentralen och via entreprenören som redan var på plats. Aktörerna pekade på behovet att reda ut vem som ansvarade juridiskt för säkerhet och administration kring de bilar som flyttades till uppställningsplatserna.

Säkerhetsåtgärder inför öppnandet av E22

Kl. 19.00 den 4 januari hölls en trafiksamverkan internt på Trafikverket. Där rapporterades lägesbilden att plogbilar, hjullastare och bärgare var på plats och arbetade tillsammans och röjde bil för bil.

Kl. 20.32 gav Trafikverket direktiv till entreprenören om att sänka hastigheten till 70 km/tim på E22, som en säkerhetsåtgärd för de kapade mitträckena. De började därför arbeta med att få tag på skyltmaterial. Vid samma tid bad polisen om hjälp från entreprenören att spärra av i Vä och Hörby.

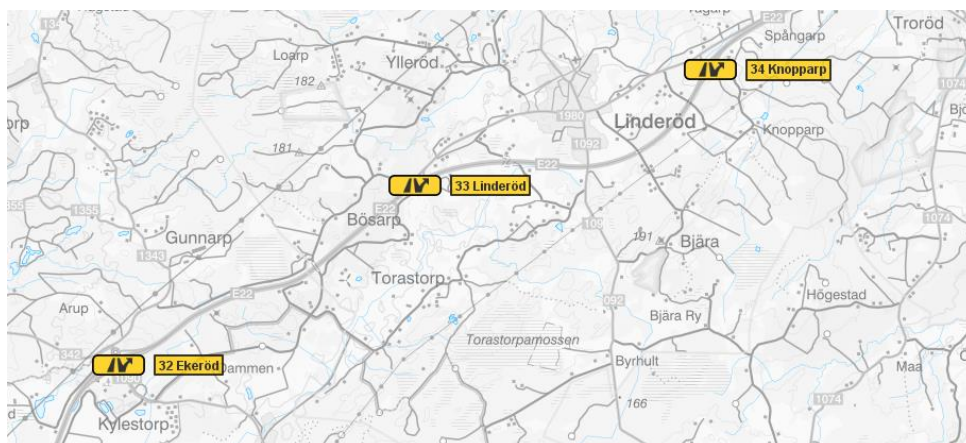
Kl. 22.00 började entreprenören förbereda säkerhetsåtgärder där räddningstjänsten hade kapat mitträcken. Åtgärderna omfattade att laga det kapade räcket med det material som fanns att tillgå samt att böja ned övriga räcken mot marken för att förhindra att fordon blev spetsade vid påkörning.

Trafikcentralen fick samtidigt en lägesrapport från SOS International om att det var 10 lastbilar kvar att bärga och att bärgningsinsatsen skulle vara klar runt midnatt. Efter den sista bärgningen behövde entreprenören cirka fyra timmar för att snöröja. Entreprenören skulle även skylta sänkning av hastigheten till 70 km/tim på grund av de kapade mitträckena. Sträckan som skulle få sänkt hastighet är cirka tre mil lång och den uppgift Trafikverket fått från blåsljusmyndigheter och försvarsmakten var att räcket var kapat på ett hundratal ställen. Det visade sig senare att mitträcket var kapat på totalt 24 ställen.

Kl. 22.45 meddelade polisen att de skulle avetablera sig när entreprenören satt upp avspärningar. Kl. 22.48 fick trafikcentralen information om att den sista lastbilen höll på att bärgas. Efter att den sista bilen bärgats skulle entreprenören påbörja snöröjning.

Ytterligare lastbilar behöver bärgas

Vid kl. 04.00 den 5 januari fick Trafikverket information från entreprenören om att det stod kvar 3–4 lastbilar på plats vid påfarten vid Knopparp som behövde bärgas från platsen. Trafikverket kontaktade då SOS International för att de skulle bärga bort även dessa. Entreprenören var vid denna tid ute och snöröjde samt lagade skadorna i räcknet. Entreprenören gav en ny prognos och att det var möjligt att öppna för trafik runt lunchtid den 5 januari.



Karta över sträckan mellan trafikplats Ekeröd och trafikplats Knopparp. Källa: NVDB

Kl. 06.00 rapporterade entreprenören att de inte hade hunnit med att skylta ned till 70 km/tim fullt ut på aktuell sträcka, och att de inte hunnit åtgärda alla mitträcken som var kapade.

Kl. 08.30 hölls en samverkanskonferens där Trafikverket gav lägesbilden att bärgning av fordon och plogning var klar, men att entreprenören dessvärre hade upptäckt att mycket skräp fanns kvar på vägen, bland annat järndetaljer efter de kapade mitträcken. Vägen behövde synas och röjas noga innan man kunde släppte på trafik igen. På flertalet ställen krävdes uppmärkning för att varna för kapade delar så att ingen skulle köra in i mitträcken. Dessutom krävdes sandning och preparering av backpartier samt på- och avfarter. Omskyltning till 70 km/tim pågick fortfarande. Sandning pågick även på en del klass 3-vägar²¹. På det mindre nätet pågick plogning. Trädröjning var klar och avslutad. Prognosen för öppnande av vägen just nu var satt till kl. 13.00.



²¹ Företeelsetypen Vägunderhållsklass visar indelningsgrund för drift- och underhållsverksamheten när det gäller Basunderhåll väg. Klassning görs i någon av fem Vägklasser.

Kl.10.00 hölls en Trafiksamverkan. Trafikverket hade stämt av med entreprenören om att prognosen kl.13.00 skulle hålla. Det skulle även vara en avstämning kl.11.00 för att kontrollera så att prognosen höll.

På sträckan Vä–Hörby, en sträcka på cirka 3 mil, skulle det vara nedsatt hastighet till 70 km/tim i båda riktningarna när trafiken släpptes på.

Övrigt som lyftes på mötet var risker med att kylan kunde påverka prognosen och återställningsarbetet och risker med att lastbilar återigen fastnade i backen när vägen öppnades.

I bilden nedan visas hur Trafikverkets interna händelse- och lägesrapport såg ut den 5 januari kl. 10.45.

Övergripande Lägesbedömning		TRAFIKVERKET		TRV Infoklass __2__ OSL __ Kap __ §	
Allvarlig påverkan		2024-01-05 kl. 10.45		Åtgärder och prognos	
Händelse och Konsekvenser				Vidtagna åtgärder: Samtliga fordon är bärgade från platsen och vägen är snöröjd. Översyn pågår enligt ordinarie verksamhet.	
Händelse: Orange varning för snö och blåst. Många stillastående fordon på E22 mellan Hörby Norra och Sätaröd. Vägen är avstängd i båda riktningar(norrgående är farbar för räddningsinsatser) Vägen avstängd även mellan Sätaröd och Nöbbelöv Bärgning av fordon är avslutad.				Samverkan (vilka samverkar TRV med i händelsen): TIB har deltagit kontinuerligt i Länsstyrelsens samverkansmöten i Skåne och i Trafikverkets samverkansmöten, mötesserierna kring denna händelse är nu avslutade.	
Orsak: Snöigt och blåstigt väder, med mycket drivbildning.				Fortsatt samverkan med polisen vid öppnande av väg.	
Konsekvenser: Fler hundra fordon har varit stillastående. Rester av uppklippt mitträcke finns kvar på vägbanan efter evakuering av fordon. Märkning av uppklippt vägräcke, medför även hastighetssänkning till 70km/h på hela sträckan mellan Nöbbelöv – Hörby. Kylan påverkar halkbekämpning och sandning krävs i större utsträckning. Stor mediabevakning innebär hårt tryck på organisationen.				Inriktning av arbetet och prioriteringar: Halkbekämpning, hastighetssänkning och återställningsarbete (röjning av metallskrot samt reparation av mitträcke)	
Kända risker: Uppklippt mitträcke kan orsaka allvarliga tillbudsochskor. Återställningsarbetet kan ta lång tid beroende på materialtillgång, väder och annat.				Resurser: (insatta och behov): Driftområde Linderödsåsen hanterar händelsen vidare. Se ovan under "Inriktning av arbetet och prioriteringar"	
Prognos återställande: Prognos när trafik kan släppas på igen är satt till kl. 13.00 därefter gäller arbete enligt ordinarie verksamhet.					
Bifogade dokument					
<input type="checkbox"/> Inga bilagor <input type="checkbox"/> Rapport <input type="checkbox"/> Mediabild <input type="checkbox"/> Karta <input type="checkbox"/> Kompletterande skiss <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____					

Trafikverkets händelse- och lägesrapport den 5 januari. Källa: Trafikverket

Kl. 12.25 meddelade entreprenören Trafikverket att de flyttade fram prognosen till kl. 15.00. De var snart klara med mitträcket och skulle ut och sanda.

Kl. 14.52 meddelade entreprenören Trafikverket att södergående körfält öppnades. Norrgående körfält skulle öppnas kl. 16.00.

Kl. 16.07 öppnades norrgående körfält.

I bilden nedan visas hur Trafikverkets interna händelse- och lägesrapport såg ut den 5 januari kl. 16.15.

Övergripande Lägesbedömning

Allvarlig påverkan

Händelse och Konsekvenser

Händelse:

Orange varning för snö och blåst.
Många stillastående fordon på E22 mellan Hörby Norra och Sataröd.
Vägen är avstängd i båda riktningar(norrgående är farbar för räddningsinsatser)
Vägen avstängd även mellan Sataröd och Nöbbelöv.
Bärgning av fordon är avslutad.

Orsak:

Snöigt och blåstigt väder, med mycket drivbildning.

Konsekvenser:

Fler hundra fordon har varit stillastående.
Rester av uppklippt mitträcke finns kvar på vägbanan efter evakuering av fordon. Märkning av uppklippt vägräcke, medför även hastighetssänkning till 70km/h på hela sträckan mellan Nöbbelöv – Hörby.
Kylan påverkar halkbekämpning och sandning krävs i större utsträckning.
Stor mediabevakning innebär hårt tryck på organisationen.

Kända risker:

Uppklippt mitträcke kan orsaka allvarliga tillbudsolyckor.
Återställningsarbetet kan ta lång tid beroende på materialtillgång, väder och annat.

TRAFIKVERKET

2024-01-05 kl. 16.15

TRV Infoklass __2__

OSL __Kap __5__

Åtgärder och prognos

Vidtagna åtgärder:

Samtliga fordon är bärgade från platsen och vägen är snörojd. Översyn pågår enligt ordinarie verksamhet.

Samverkan (vilka samverkar TRV med i händelsen):

TiB har deltagit kontinuerligt i Länsstyrelsens samverkansmöten i Skåne och i Trafikverkets samverkansmöten, mötesserierna kring denna händelse är nu avslutade.

Fortsatt samverkan med polisen vid öppnande av väg.

Inriktning av arbetet och prioriteringar:

Halkbekämpning, hastighetssänkning och återställningsarbete (röjning av metallskrot samt reparation av mitträcke)

Resurser: (insatta och behov):

Driftområde Linderödsåsen hanterar händelsen vidare. Se ovan under "Inriktning av arbetet och prioriteringar"

Prognos återställande:

Prognos när trafik kan släppas på igen är satt till kl. 13.00 därefter gäller arbete enligt ordinarie verksamhet.
Strax innan kl. 13.00 flyttades prognosen fram till kl. 15.00. Södergående körriktning öppnades kl. 15.00 och norrgående körriktning kl. 16.00. Sedan kl. 16.00 åter trafik på E 22.

Bifogade dokument

☐ Inga bilagor

☐ Rapport

☐ Mediabild

☐ Karta

☐ Kompletterande skiss

☐

☐

Trafikverkets händelse- och lägesrapport den 5 januari. Källa: Trafikverket

Historiskt väder

Ovanligt hårt vinterväder rådde under perioden den 1–5 januari. Det visar den väderstatistik för januari månad under åren 2010 till 2024 för de tre driftområdena Linderödsåsen, Söderslätt och Österlen som Trafikverket tagit fram.

Statistiken visar att i januari inträffar snö eller nederbörd och vind i kombination med nederbörd med ungefär lika långa mellanrum. Det är cirka 5 år mellan varje snörik vinter, och det är drygt tio år mellan de riktiga ovädren med snö och vind i kombination. I figuren markeras de snörika vintrarna med gröna ringar, och vintrar där det varit särskilt snörikt och blåstigt markeras med röda ringar. Under januari 2010 och 2024 kom det stora mängder snö i kombination med hård vind. Notera att januari 2014 inte är med eftersom ett fel i dataserien gör att det året måste tas bort.

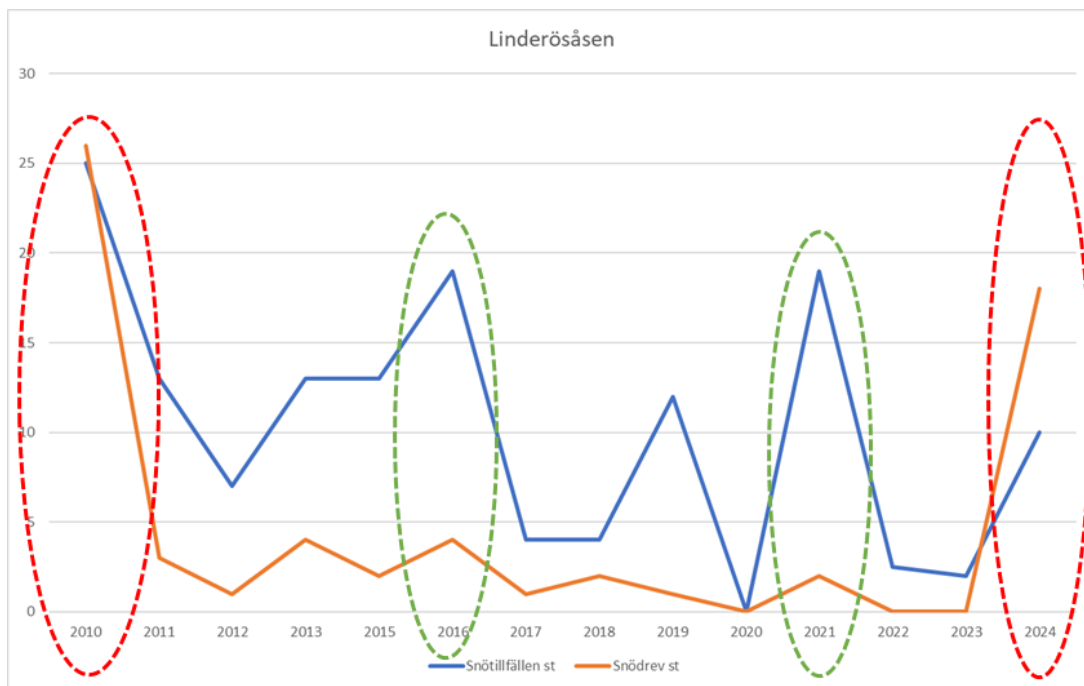


Diagram över antal snöfall och snödrift på driftområdet Linderödsåsen 2010–2024.

Vid kraftiga snöfall återkommer frågan om den beredskap som finns är tillräcklig. Trafikverket dimensionerar vinterunderhållet utifrån det som kan anses som en normal vinter. Inför varje säsong sker en genomgång av eventuella behov av extra resurser för att användas vid kraftig nederbörd eller extraordinära händelser.

Förutsättningar för krisberedskap

För att skapa en förståelse för Trafikverkets agerande under händelseförloppet och för att identifiera vad som fungerat bra och vad som behöver förbättras behöver Trafikverkets krisberedskap samt Trafikverkets organisation, mandat och befogenheter vid händelser klargöras.

Trafikverket krisberedskap för väg

Trafikverket ansvarar för att sköta och underhålla de statliga vägarna så att de är framkomliga och säkra året om. Trafikverket tillhandahåller också trafikinformation.^{22 23 24 25}

Trafikverket är en beredskapsmyndighet med särskild betydelse för samhällets krisberedskap och totalförsvaret. Transporter är en av flera samhällsviktiga verksamheter som behöver fungera även i allvarig kris och ytterst i krig.

²² [Väglag \(1971:948\) | Sveriges riksdag \(riksdagen.se\)](#)

²³ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2010185-med-instruktion-for_sfs-2010-185/

²⁴ [Så sköter vi vägar - www.trafikverket.se](#)

²⁵ [Trafikinformation - www.trafikverket.se](#)

Trafikverket är också sektorsansvarig myndighet för beredskapssektorn transporter, som utöver Trafikverket består av Transportstyrelsen, Luftfartsverket och Sjöfartsverket. Det innebär att myndigheten har ett bredare ansvar att verka för stärkt samordning mellan myndigheter och andra aktörer, och att driva på beredskapsutvecklingen inom transportområdet för en stärkt förmåga vid fredstida krissituationer och höjd beredskap.

Att Trafikverket är sektorsansvarig och beredskapsmyndighet innebär dock inte att Trafikverket har speciella mandat eller lagrum. Det innebär inte heller att Trafikverket tar över någon annan aktörs ansvar²⁶, utan krisberedskapen omfattar information, ledning, samordning och samverkan i sektorn. Trafikverket samverkar med samtliga transportmyndigheter, andra sektorsansvariga myndigheter och näringslivet, på nationell nivå och på regional nivå. Det finns tio olika beredskapssektorer som samordnas i ett civilområde. Civilområdet leds av en länsstyrelse med uppgift att samordna de olika sektorerna i det civila försvaret.²⁷

Det svenska krisberedskapssystemet bygger på tre grundläggande principer. Dessa gäller även för Trafikverkets krisberedskap: ansvarsprincipen, likhetsprincipen och närhetsprincipen. Principerna förklaras senare i rapporten.

Trafikverkets förmåga att hantera oönskade händelser handlar därför om att ta till vara den ordinarie organisationens kunskap och förmåga i krishanteringen. Grunden är därför att den ordinarie organisationen ska hantera oönskade händelser hos respektive organisation inom sektorn, och det kräver ett fungerande samspel.

Trafikverkets mandat och befogenheter vid händelser

Vanligtvis anmäls olyckor in till Trafikverket via SOS Alarm och då startar en process för att hantera trafikala konsekvenser av olyckan. Inrapporteringen sker normalt av den trafikant som varit inblandad i olyckan eller förbipasserande trafikanter som ringer 112 alternativt 114 14.

Mandat att förbjuda trafik på väg

Trafikverket har lagligt stöd att förbjuda eller begränsa trafik för en väg eller viss vägsträcka enbart om det behövs: ²⁸

- under kortare tid på grund av vägarbete eller liknande arbete,
- på grund av skador eller risk för skador på vägen eller

²⁶ Trafikverket är beredskapsmyndighet och sektorsansvarig myndighet enligt förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap, förordning (2022:552).

²⁷ [Förordning \(2022:525\) om civilområdesansvariga länsstyrelser | Sveriges riksdag \(riksdagen.se\)](#). [Det svenska civila beredskapssystemet \(msb.se\)](#)

²⁸ [Regleringen framgår av Trafikförordningen \(kap 10, §14 1c\): Trafikförordning \(1998:1276\) | Sveriges riksdag \(riksdagen.se\)](#)

- på särskild vinterväg över istäckt vatten (isväg).

Inget av dessa situationer var tillämpliga vid händelsen på E22.

Fler aktörer än Trafikverket har mandat och ansvar vad gäller att förbjuda eller begränsa trafik på väg. Ansvar och mandatet är beroende på vad som föranlett behovet av att förbjuda eller begränsa trafiken. Om en annan aktör fattar beslut om att förbjuda eller begränsa trafik utifrån sitt mandat, det vill säga i praktiken stänga en väg, kan Trafikverket, på begäran, bistå denna aktör med resurser från entreprenör för att stänga av vägen och märka ut omledningsvägar.

Vid händelsen vid E22 fanns det i praktiken inga framkomliga omledningsvägar att tillgå. Samtliga omledningsvägar hade samma väderproblematik. Under den 3 januari 2024 fanns det fordon fast i snön på de flesta vägarna i området.

Trafikverket har noterat att trafiken påverkades på grund av stillastående fordon på väg 13, väg 23, E22 samt flera mindre vägar runt om E22.

Analys av händelsen

Redogörelsen för händelsen visar hur det under hela händelsen varit svårt för Trafikverket att få fram en korrekt och samlad lägesbild. Redogörelsen visar också att roller och mandat i gränssnittet mellan Trafikverket och externa aktörer varit otydliga under stora delar av händelsen. Vidare visar redogörelsen att samverkan mellan aktörer vid delar av händelsen inte fungerat optimalt.

Det svenska krisberedskapssystemet bygger på tre grundläggande principer. Dessa gäller och ska följas av alla myndigheter:

- Ansvarsprincipen: den som har ansvaret för en verksamhet under normala förhållanden ska ha motsvarande ansvar under krissituationer.
- Likhetsprincipen: en verksamhets organisation och lokalisering ska så långt möjligt överensstämja under normala förhållanden som i en krissituation.
- Närhetsprincipen: kriser ska hanteras så nära händelsen som möjligt.

Dessa principer syftar till att säkerställa en effektiv och samordnad hantering av kriser, där varje aktör förstår sitt ansvar, agerar utifrån en gemensam standard och tar beslut baserat på lokala förhållanden.

Ansvarsprincipen – kunskapen om ansvar och roller under händelsen var bristfällig

I fallet med händelserna på E22 har det framkommit en osäkerhet för Trafikverket beträffande vilket mandat myndigheten hade för att leda en evakueringsinsats,

vilket andra aktörer påtalade behov av. Denna osäkerhet uppstod när räddningstjänsten bedömde att händelsen inte kunde hanteras enligt lagen om skydd mot olyckor (LSO). Eftersom lagstiftningen inte tydligt tilldelar någon annan myndighet mandatet att leda en evakueringsinsats i dessa situationer, uppstod det en brist på klarhet gällande ansvarsfördelningen för olika åtgärder.

Denna osäkerhet kring mandat och ansvar är av stor betydelse eftersom den direkt påverkar vilka arbetssätt och resurser Trafikverket kan utnyttja i sitt arbete. För att hantera denna typ av situationer effektivt krävs det att alla inblandade parter har en klar förståelse för sina roller och befogenheter. Utan denna förståelse riskerar samordningen att bli bristfällig, vilket i sin tur kan försena insatser och påverka utfallet negativt.

Trafikverket ansvarar för drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar. Vinterväghållning ingår i Trafikverkets underhållskontrakt. Vid särskilt väder ska åtgärder utföras oavbrutet, med optimalt utnyttjande av kontrakterade och eventuella extra resurser så att man uppnår en standard så nära de ställda kraven som möjligt. Trafikverket och är också sektorsansvarig myndighet för transporter. Det innebär ansvar i att driva på och stärka samordningen i beredskapssektorn. Sektorsansvaret ska bidra till att transportområdets förmåga vid fredstida krissituationer och höjd beredskap stärks.

Vid händelsen tog Trafikverket felaktigt på sig ansvar att bärga fordon som fastnat. Trafikverket ansvarar inte för räddningsinsatser. Trafikverket har inte lagligt stöd att stänga av vägar, bärga fordon eller utföra evakueringsinsatser vid väderhändelser som den i januari. Trafikverkets entreprenör utför endast omledning av trafik på begäran av Trafikverket eller blåljusmyndigheter.

Ansvarsprincipen – otydliga roller och arbetssätt gjorde det svårt att få till en aktörsgemensam lägesbild

Trafikverkets utvärdering av händelsen visar att det var problematiskt att få till stånd en aktörsgemensam lägesbild tidigt. Det tog lång tid att förstå vidden av händelsen. Uppfattningen är att det fanns en okunskap om aktörernas mandat och uppgifter, befogenheter och mandat ifrågasattes, och det ledde till otydligheter inför beslut och handlingar. Det bidrog till att det tog lång tid att få en gemensam lägesbild, detta är kritiskt då en gemensam lägesbild är avgörande för skapar gemensamma inriktningar och samordning av insatser för att avhjälpa situationen.

Eftersom det en bit in i händelsen ansågs att händelsen var ett trafikhinder och inte en olycka hanterades händelsen inte som en insats enligt lagen om skydd mot olyckor (LSO)²⁹. Konsekvensen av att händelsen inte hanterades enligt LSO blev exempelvis att Trafikverket inte fick vetskap om eller tillgång till den vanliga

²⁹ [Lag \(2003:778\) om skydd mot olyckor | Sveriges riksdag](#)

kommunikationskanalen via Rakel, så kallad RAPS-kanal. Det innebar att ordinarie arbetssätt för informationsdelning mellan SOS Alarm, polis, räddningstjänst och Trafikverket vid händelser på väg och järnväg uteblev och Trafikverket fick arbeta på andra sätt för att sammanställa lägesbilden.

Likhetsprincipen – samverkanskonferenserna blev alltför operativa

Något som också påverkade hanteringen av händelsen var att samverkanskonferenserna med de andra aktörerna blev ovanligt operativa. I normalfallet arbetar aktörerna som deltar i en samverkanskonferens med att ta fram en gemensam riktning, delge varandra lägesbilder i syfte att skaffa en gemensam lägesbild samt lyfter frågor som aktörerna behöver ta hem till sina linjeorganisationer. Vid händelsen på E22 hölls en serie ovanligt täta och långa samverkanskonferenser. Istället för att hålla samverkanskonferenserna på en strategisk nivå blev de väldigt operativa. Detta innebar för Trafikverket att det ordinarie arbetet i linjen stördes och att Trafikverket tvingades fatta beslut i samverkansforumet utifrån bristfälliga förutsättningar och ta med extra resurser till samverkansmötena.

Detta påverkade även Trafikverkets förmåga att själva skaffa sig en bra lägesbild. Vanligtvis har vägtrafikledarna på trafikcentralen en bra lägesbild och nära samverkan med andra aktörer. Det som vanligtvis fungerar väl stördes av att de operativa besluten flyttades från linjen till samverkanskonferenserna. Det är viktigt att rutiner är tydliga, övade och inte ändras i hantering av händelsen, såsom hantering av de operativa besluten och vem som ansvarar för den uppdaterade lägesbilden.

Trafikverket upplever att kommunikationen och samspelet försvårades av att händelsen på E22 inte bedömdes kunna hanteras inom ramen för LSO. När en händelse klassas som en olycka enligt LSO är parternas ansvar, mandat och befogenheter välkända och tillika är arbetssätten väl beprövade och fungerande. Trafikverket, i samverkan med polis och räddningstjänst, hanterar varje år stora mängder olyckor på vägnätet. Det finns ett utarbetat och känt arbetssätt och samarbetet är välfungerande.

Närhetsprincipen – Trafikverket följde närhetsprincipen

Närhetsprincipen innebär att kriser i första hand ska hanteras av dem som är mest berörda och ansvariga. Först när de lokala och regionala resurserna inte räcker till kan de nationella resurserna gå in och stötta.

Trafikverket hanterade krisen inom det regionala egna ansvarsområdet, vilket är i enlighet med närhetsprincipen. Trafikverket nationellt blev löpande informerade under händelsen.

De regionala resurserna stärktes för att kunna hantera krisen. Exempelvis ökades resurserna för snöröjning. Vid normaltinterväglag har Trafikverkets entreprenör avdelat 3 snöröjningsfordon för förebyggande och avhjälpande snöröjning på E22, och under händelsen ökades antalet resurser kraftigt från 3 till 14 snöröjningsresurser. Trafikcentralen tog också in extra personal under den 3–5 januari för att hantera situationen, och regional TIB förstärktes från och med den 4 januari.

Förslag på förbättringsåtgärder

Trafikverket har i arbetet med utvärderingen av händelsen vid E22 identifierat ett antal möjliga åtgärder i syfte att hantera kommande händelser på ett bättre sätt. Förbättringsåtgärderna omfattar områdena:

- ansvar och mandat
- lägesbild
- vinterväghållning
- trafikinformation
- samverkan.

Förbättringsförslagen kan användas

- i Trafikverkets förvaltning Hantera kris och höjd beredskap
- för att stärka den regionala krishanteringsförmågan
- som underlag till Länsstyrelsen Skånes aktörsgemensamma utvärdering av hanteringen av händelsen.

Tydliggöra ansvar och mandat

Det är viktigt att tydliggöra och skapa förståelse för att Trafikverket inte har i uppdrag att, och inte heller befogenheten att, i förebyggande syfte, stänga vägar eller påfarter, eller att hantera vägavstängningar under väderförhållanden liknande den under händelsen på E22. Likaså ligger inte mandatet att genomföra evakueringsinsatser eller att bärga fordon inom Trafikverkets jurisdiktion.

Trafikverkets operativa ramar och befogenheter samt utformning av våra avtal med entreprenörer tar utgångspunkt i lagar och förordningar. I situationer, likt händelsen på E22, som inte direkt kan adresseras med stöd i lagen om skydd mot olyckor (LSO), uppstår en osäkerhet beträffande Trafikverkets och andra aktörers ansvar och handlingsutrymme.

Det finns därav behov av att klar- och tydliggöra Trafikverkets ansvarsområden och befogenheter i relation till andra myndigheter, för att säkerställa en effektiv hantering av framtida händelser och incidenter på det statliga vägnätet.

För att förbättra förståelsen för olika aktörers ansvar och handlingsutrymme, behöver arbetet med att öka denna medvetenhet vara kontinuerligt och systematiskt integrerat i den dagliga verksamheten. Samtliga inblandade aktörer måste också öva enskilt och tillsammans inför den här typen av extrema händelser.

Möjliga åtgärder

Fördjupa dialogen med polisen, räddningstjänsten och Länsstyrelsen för att gemensamt tolka lagstiftarens intention för hur denna typ av händelse ska hanteras, för att klargöra ansvarsfördelningen för olika åtgärder för att avhjälpa situationen.

Inom järnväg har Trafikverket redan etablerade arbetsmetoder som aktiveras baserat på olika nivåer av vädervarningar.

Dessa metoder omfattar både interna åtgärder inom Trafikverket och samverkan med entreprenörer, vilket säkerställer en enhetlig och effektiv beredskap och respons på väderrelaterade risker. Denna tydlighet och förutbestämda process ger Trafikverket en stark grund för snabba och koordinerade insatser vid behov.

För att uppnå en liknande grad av förberedelse inom vägsektorn, bör Trafikverket överväga att tillämpa liknande strategier med en anpassning till de förutsättningar, mandat och arbetssätt som finns på vägsidan.

Utbildning och övning i ansvarsområden, befogenheter och arbetssätt med olika scenarier som grund, både internt på Trafikverket och tillsammans med övriga aktörer.

Utveckla förmågan att skapa en lägesbild

Trafikverkets behöver ha förmåga att skapa en snabb och aktuell lägesbild även vid påfrestande väderhändelser på det statliga vägnätet. Denna lägesbild, som är väsentlig för att kunna agera och fatta beslut, bygger på en nära samverkan och informationsutbyte mellan Trafikverket och en rad andra aktörer. Detta inkluderar polis, räddningstjänst, SOS Alarm, driftentreprenörer och trafikanter. Det är Trafikverkets egen lägesbild, tillsammans med övriga aktörers, som skapar förutsättningar för en gemensam lägesbild med möjlighet att snabbt identifiera händelser och tillsammans prioritera åtgärder för att hantera dessa, oavsett om det gäller vägnätet eller järnvägsnätet.

Trafikverket bör fortsätta utveckla sina befintliga metoder för att samla in information och skapa en intern lägesbild på väg, och även se över möjligheten till nya metoder. Trafikverkets interna lägesbild kompletterar den aktörsgemensamma bilden och gör det möjligt för Trafikverket att bidra med värdefull information till det gemensamma informationsflödet.

Det finns också ett behov av att ytterligare utveckla loggföring även under påfrestande och intensiva händelser, som en grund för att sammanställa en intern lägesbild. Under utvärderingsarbetet har det visat sig att beslutsfattande, information och kommunikation som genomförts under den 3 januari, inte har

dokumenterats på ett tillräckligt detaljerat sätt. Detta kan ha påverkat att den interna lägesbilden varit ofullständig och att Trafikverket inte kunnat bidra till den aktörsgemensamma lägesbilden i önskad utsträckning. Brist på lägesbild kan även ha påverkat felaktiga prognoser.

För att adressera dessa, måste Trafikverket inte bara förbättra sina egna processer för informationsinsamling, loggföring och arbetssätt för att skapa interna lägesbilder, utan också aktivt dela med sig av sin interna lägesbild. Genom att göra detta kan Trafikverket agera i en mer proaktiv roll i den aktörsgemensamma samverkan.

Möjliga åtgärder

Nyttja befintlig och ny teknik för en förbättrad intern lägesbild. Det kan handla om att hitta sätt att komplettera befintlig teknik med ny teknik, till exempel genom att använda mobildata och fordonsdata som genererar realtidsinfo från dem som är på vägen. Andra metoder som redan används i viss utsträckning, men som kanske skulle kunna utnyttjas i högre utsträckning, är att använda trafikdata från appar som Waze, digitala fordonsdata som till exempel används i Digital vinter, data från vägassistansfordon eller från sensorer som redan finns i vägområdet.

Vidareutveckla arbetssätt för loggföring. Dessa bör därefter etableras och kommuniceras för funktioner på Trafikverket som har ansvar för händelsehantering under påfrestande väderförhållanden. Undersöka förutsättningar och överväga samtalsinspelning

Tydliggöra kraven på entreprenörer att föra logg över lägesbilder, beställningar och åtgärder under påfrestande händelser så som särskilda väderförhållanden.

Säkerställa tillräckliga och korrekta personalresurser under påfrestande väderförhållanden så att kraven på loggföring av information och åtgärder samt arbetssätt för att sammanställa lägesbild efterlevs.

Utveckla vinterväghållningen

Vinterväghållning är en viktig del i Trafikverkets drift- och underhållskontrakt. Funktionskraven för vägarna utgår ifrån olika vägklasser, och vägklasserna är baserade på trafikmängd. Entreprenörerna har uppdraget att upprätthålla vägnas funktion enligt kraven. De övervakar väglaget och väder samt tar beslut om åtgärder och metodval. Trafikverket har en nära dialog med entreprenörerna via projektledare och via trafikcentralen, för att säkerställa leverans och prioritering av resurser vid särskilda händelser.

Standardkraven ska alltid uppfyllas, utom vid särskilt väder. Vid tillfällen med *särskilt väder* ska åtgärder utföras oavbrutet, med optimalt utnyttjande av kontrakterade och eventuella extra resurser, så att man uppnår en standard så nära de ställda kraven som möjligt. Särskilt väder inträffar vid stort snöfall eller kraftigt snödrev. Inför varje vintersäsong genomför Trafikverket vinterstartmöten med entreprenörerna. Där diskuteras nyheter och regler och det finns chans till frågor och erfarenhetsutbyte.

Kontrakten är under ständig översyn. Inför varje ny upphandling går nuvarande krav igenom, och de förändras vid behov. Trafikverket har nyligen genomfört förändringar i kraven. En förändring är att på vägar med flera körfält i samma riktning ska alla körfält med uppfyllda startkriterier åtgärdas samtidigt, med separata resurser för varje körfält. Det ger en robustare vinterväghållning med fler fordon som kan användas, exempelvis vid störningar.

Trafikverket har med regelbundenhet haft brist på salt till vinterväghållningen. För att skapa en buffert, tid att agera och en möjlighet att omfördela saltet, har Trafikverket infört krav på minimimängd gällande lagerhållning av salt. Detta skapar också en robustare anläggning.

Det pågår också forskning inom områdena klimatförändringar och störningar i vägnätet tillsammans med Luleå tekniska universitet och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI). Här tittar man på hur klimatets förändringar påverkar väglaget i olika delar av landet och hur vinterväghållningens åtgärder och dess åtgärdstider i sin tur påverkas av detta (VTI). Det kommer att ge svar på om Trafikverket ställer rätt krav på vinterväghållningen. LTU kommer också att undersöka om hastighetsinformation från lastbilar och bussar är ett sätt att följa förhållandet på det statliga vägnätet. Genom att koppla detta till väderinformation och friktionsdata skulle ett nytt sätt för övervakningen av infrastrukturen kunna utvecklas.

Vidare kommer Trafikverket att implementera Digital vinter som metod för att mäta friktion mot vägytan från och med 1 september 2025. Digital vinter innebär att mätningen ökar från dagens sällanmätning till att varje fordon som passerar en sträcka mäts. Det ger en helt annan möjlighet att följa väglaget på vintern.

Det framkommer samtidigt att Trafikverket kan göra mer för att stärka leveransförmågan och öka beredskapen tillsammans med andra samhällsaktörer, utöver startmötena. Trafikverket håller med sina entreprenörer. Detta behöver utvecklas.

Möjliga åtgärder

Utveckla det årliga mötet inför vintern med att involvera räddningstjänst, polis, entreprenörens jourhavande, bärgare och trafikledning. Att på det mötet ta fram en "arbetsgång" för hur vi gemensamt ska agera om det blir stopp eller andra besvärliga förhållanden inom ett område eller på en sträcka.

Med jämna mellanrum genomföra övningar rörande väder eller andra störningar med inblandade aktörer.

Utveckla en årlig beredskapsplan för vinterväghållning

Under 2025 kommer Trafikverket att implementera Digital vinter som metod för att mäta friktion mot vägytan. Det innebär att mätningen ökar från dagens sällanmätning till att en stor mängd fordon som passerar en sträcka mäter friktionen. Mätningen ger en helt annan möjlighet att följa väglaget på vintern och därigenom underlag för utvärdering av kontraktkrav och uppföljning.

Analysera och införa resultaten från forskningsrapporter om förändrat klimat

Utveckla trafikinformation

Bra information om trafiksituationen i störda lägen är otroligt viktigt. Trafikverket behöver proaktivt och vid akuta händelser leverera koordinerad trafikinformation så att resenären kan ta beslut om sin resa. Det är en utmaning att nå ut med trafikinformation i realtid till berörda trafikanter, vilket inte minst händelsen på E22 visade. Ny teknik skapar stora möjligheter, men det handlar också om att utveckla våra arbetssätt, både internt och med externa samarbetspartners.

Möjliga åtgärder

Trafikinformationen behöver vara anpassad för olika trafikanters behov. Trafikverket har vissa möjligheter att mer konkret styra och påverka trafik, genom meddelandeskyltar, dynamiska trafiksignaler och vägmärken, vägavstängningar mm – men dessa möjligheter är för närvarande i praktiken små; kanske borde de utvidgas i omfattning och utbredning.

Nya tekniska möjligheter som kan utveckla trafikinformationen ses över i detalj och utvärderas. Trafikverket har redan påbörjat detta arbete och kommer fortsatt vara aktiva i arbetet med utvecklingsmöjligheterna kopplat till trafikinformation.

Utveckla och öva gemensamma inriktningar

För att hantera den här typen av allvarliga händelser behöver Trafikverket utveckla samverkan med andra viktiga aktörer, med andra mandat, roller och ansvar i vägtransportsystemet. Förutom att ha kunskap om varandras roller och ansvar kan det handla om att i förväg samverka med viktiga aktörer om en gemensam inriktning för ett specifikt scenario eller händelsetyp. Att ha en i förväg beslutad operativ inriktnings- och åtgärdsplanering om samlad lägesbild, fakta, antaganden om inriktning och samordnad kommunikation.

Möjliga åtgärder

Ta fram en i förväg gemensam beslutad inriktning för ett specifikt scenario eller händelsetyp. Att ha en i förväg beslutad operativ inriktnings- och åtgärdsplanering om samlad lägesbild, fakta, antaganden om inriktning och samordnad kommunikation i både förberedande och hanterande skede.

Öva mer frekvent enskilt och tillsammans med inblandade aktörer med utgångspunkt i olika scenarier och händelsetyper.

Utveckla formerna för samarbete med andra aktörer (t ex polis och räddningstjänst), eftersom olika aktörer har olika beslutsmandat. I storstadsområdenas trafikledningscentraler (Trafik Stockholm och Trafik Göteborg) finns arbetssätt, metoder och teknik som kanske kan överföras även till andra delar av landet, även om förutsättningarna skiljer sig. Möjligheterna här ses över och utvärderas framåt av Trafikverket.

Avslutning – Trafikverkets fortsatta arbete för effektivitet och resiliens

Trafikverkets arbete med att identifiera och utveckla förbättringsområden fortsätter. Genom noggrann analys av tidigare händelser och erfarenhetsåterföring, som händelsen på E22, strävar myndigheten efter att stärka sin kapacitet att agera snabbt och effektivt under kriser.

Detta innebär en kontinuerlig översyn av befintliga arbetssätt, mandat och samarbetsstrukturer för att säkerställa att de är anpassade för att möta de unika utmaningar som varje kris medför. Genom att aktivt söka dialog med andra berörda aktörer och myndigheter, och genom att delta i gemensamma övningar, arbetar Trafikverket för att bygga broar och skapa en gemensam förståelse för hur man bäst samverkar under påfrestande situationer.

Dessutom lägger Trafikverket stor vikt vid innovation och teknikutveckling som verktyg för att förbättra informationsflöden och beslutsstöd. Målet är att skapa ett mer robust och resilient infrastruktursystem som kan hantera såväl nuvarande som framtida utmaningar på ett effektivt sätt.

Bilaga 1 Fakta om E22

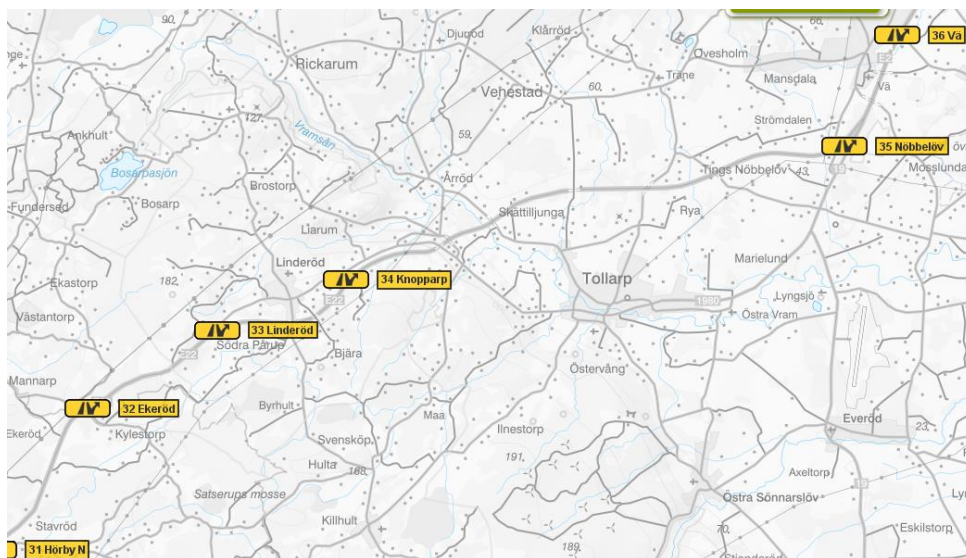
E22 är en av Sveriges stamvägar. Vägen börjar i Trelleborg och går tvärs igenom Skåne och Blekinge och längs med ostkusten i Småland och Östergötland upp till Norrköping. Sträckan är kring 560 km lång.

Vägen är ett viktigt nationellt och regionalt stråk som förbinder länen Skåne, Blekinge, Kalmar och Östergötland och hamnarna i dessa län med varandra.

Fakta om berörd vägsträcka

Berörd vägsträcka är en drygt tre mil motorväg. Mellan Malmö- Rolsberga är vägen en klass 1 väg och mellan Rolsberga – Kristianstad klass 2.

Från Kristianstad till Linderöd finns goda förutsättningar för att leda om trafiken via gamla E22:an.



Berörd vägsträcka. Källa: NVDB

Från Linderöd och ner till Hörby finns inte samma goda förutsättningar, där finns bara mindre vägar att omleda trafiken på. Andelen tung trafik på de den aktuella sträckan utgör ca 14 % av den totala trafikmängden.

E22 mellan trafikplats Norrehe-Hörby N:

- Mötesfri motortrafikled
- Vägbredd ca 14m totalt.
- Hastighet 100 km/h
- Balkräcke i mitten
- Vägunderhållsklass 2

E22 mellan trafikplats Hörby N och Nöbbelöv:

- Motorväg
- Sträckan Hörby N-Linderöd byggdes om till motorväg 2012.
- Förbi Linderöd byggdes om till motorväg 2017

- Sätaröd-Vä byggdes om till motorväg 2020
- Vägbredd är 18,5 m men blir lite bredare vid trafikplats

Nöbbelev där den möter den äldre etappen.

- 2 körfält i vardera riktningen.
- Hastighet 110 km/h
- Balkräcke i mitten
- Vägunderhållsklass 2

Vägars klassning

Olika vägar har olika klassning beroende på trafikmängd och vägens funktion. E6 har klass 1 och E22 klass 1 på vissa delar och klass 2 på andra. Den berörda vägsträckningen på väg E22 har klass 2. Trafikverket prioriterar och klassar vägarna utifrån trafikmängd. Klassningen påverkar vilken beredskap som finns, hur lång tid entreprenören har på sig att avhjälpa fel och förebyggande åtgärder.

Bilaga 2 Händelseförlopp dagarna 1–5 januari 2024

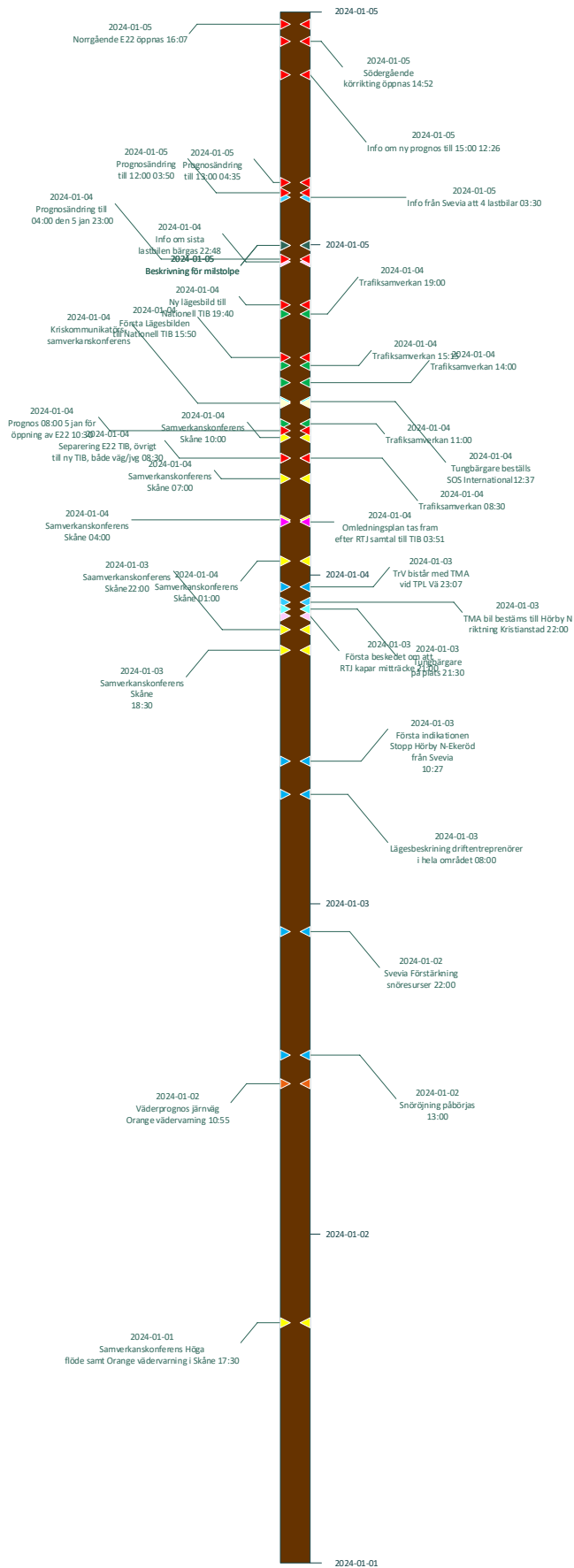
Denna redogörelse baseras på en granskning av material och uppgifter som samlats in genom:

- ett trettiotal intervjuer med medarbetare från Trafikverket och den ansvariga entreprenören
- interna händelseloggar från Trafikverket och den ansvariga entreprenören
- minnesanteckningar från möten och input från en workshop där representanter från berörda funktioner på Trafikverket och entreprenörer deltog.

Syftet med redogörelsen är att tydliggöra vilken information som blev tillgänglig för Trafikverket vid specifika tidpunkter och vilka åtgärder som vidtogs.

Det är viktigt att understryka att avsikten med redogörelsen inte är att ge en fullständig bild av händelseförloppet eller samtliga aktörers hantering av situationen. I stället är avsikten att bidra med beskrivning av Trafikverkets och entreprenörens agerande baserat på den tillgängliga informationen.

En mer heltäckande analys och utvärdering av händelseförloppet och den aktörsgemensamma hanteringen av det finns att läsa i Länsstyrelsen Skånes externa utvärdering.



Tidslinje över händelseförloppet. Källa: Trafikverket



1-2 jan



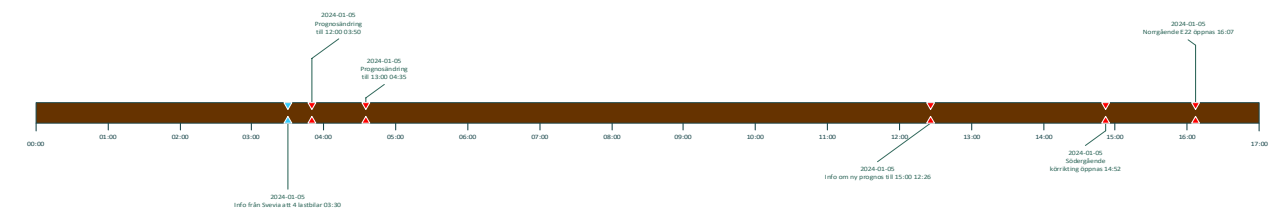
3 jan



4 jan



5 jan



Tidslinje. Källa: Trafikverket

1 januari – inför händelsen Orange vädervarning

Den 1 januari 2024 genomförde Länsstyrelsen Skåne ett samverkansmöte med anledning av orange och gula vädervarningar för vind i kombination med snöfall samt gul varning för höga flöden. Många samhällsaktörer deltog, inklusive Trafikverket. Under mötet informerades om fyra vädervarningsförslag från SMHI om berörde stora delar av Skåne.

- Två gula vädervarningar för vind i kombination med snöfall berörde större delen av Skåne förutom de sydligaste delarna.
- En orange vädervarning³⁰ för vind i kombination med snöfall berörde nordöstra Skåne.
- En gul varning för höga flöden gällde för Södra Skåne.

2 januari – höjd beredskap

Vid lunchtid: Baserat på den orangea vädervarningen bedömde Trafikverket att det behövdes frekventare lägesrapporter från den ansvariga entreprenören för driftområdet Linderödsåsen och förstärkte därför samverkan. Trafikverket kom överens med entreprenören om att denne skulle tillhandahålla en extra lägesuppdatering den 3 januari kl. 08.30.

Entreprenören påbörjade snöröjningsarbeten på E22 den 2 januari kl. 13.00.

På Trafikverket diskuterades om det fanns behov av att flytta Trafikverkets bandvagnar till Kalmar län för att stärka beredskapen och för att stärka räddningstjänstens kapacitet med ytterligare resurser vid behov. Men ett behov av bandvagnar ansågs inte föreligga.

³⁰ *Allvarliga konsekvenser för samhället, fara för allmänheten*

Vädervarningar på orange nivå innebär att vädret kan medföra allvarliga konsekvenser för samhället. Vädret kan bli en fara för allmänheten och orsaka stora skador på egendom och miljö. Det finns en stor risk för störningar i olika tjänster i samhället, som till exempel i kollektivtrafiken. Vädrets påverkan kan skilja sig åt lokalt. Det betyder att särskilt utsatta platser kan drabbas av mycket allvarliga skador. Enskilda personer eller grupper som är särskilt känsliga kan också drabbas mycket allvarligt.

Vad ska du göra?

Du bör överväga att avstå från aktiviteter som utsätter dig för risker som vädret kan medföra. Gör vad du kan för att minska risken för skador på dig själv, din omgivning och din egendom.

Vad ska offentlig verksamhet göra?

Offentliga verksamheter bör anpassa sina tjänster och funktioner utifrån hur vädret utvecklas, och initiera eventuella skyddsåtgärder. Det gäller särskilt verksamheter som är extra utsatta för väderrelaterade risker. De bör höja beredskapen inom organisationen och ge allmänheten den information som krävs för att minska risken för skador. (SMHI.se)

Länsstyrelsen Skåne meddelade skriftligt via WIS vid 15-tiden att de hade inhämtat uppdaterad information från vakthavande meteorolog och hydrolog om vädervarningarna för Skåne län. Trots diskussioner mellan de olika regionala aktörerna och SMHI om att uppgradera den orangea varningen till röd blev det inga förändringar i varningsnivån. För det orangea varningsområdet förväntades 10–25 cm snö, med potential för upp till 30 cm lokalt, medan det i det gula området förväntades 7–15 cm snö och upp till 20 cm lokalt i de norra delarna av Skåne.

Trafikverket medverkade i intervjuer i media under sen eftermiddag och kväll, för att förstärka budskapen gentemot allmänheten om vädervarningarna i Skåne och konsekvenserna de kunde få för framkomligheten på väg- och järnvägsanläggningarna.

Vid 22-tiden beslutade entreprenören, i dialog med Trafikverket, att sätta in extra resurser på de större vägarna inom driftområdet. Förutom under en kort paus kl. 01.10, fortsatte snöröjningen på E22 oavbrutet. Kl. 02.00 anslöt ett extra snöröjningsfordon till insatserna på E22 för att ytterligare förstärka snöröjningsarbetet. Entreprenören var samtidigt under natten ute för att plocka upp nedfallna träd inom driftområdet, men dessa åtgärder fick avbrytas då vindstyrkan utgjorde en risk för att ytterligare träd skulle falla under pågående arbete.

3 januari – mycket besvärligt väder i Skåne

Under dygnet den 3 januari skedde en stor mängd incidenter på olika vägar i Skåne på grund av snöovädret.

Innan omfattningen av händelsen blev känd

Under de tidiga morgontimmarna den 3 januari rapporterades ett betydande antal olyckor och avåkningar till Trafikverket inom trafikområde syd, huvudsakligen orsakade av det utmanande väderläget i Skåne län.

Särskild uppmärksamhet riktades mot E6 då vi fick in mycket information om olyckor och avåkningar. Vi övervakade aktivt situationen på E6 genom vägkameror för att få uppdaterade lägesbilder om blåsljusmyndigheters arbete på vägarna. På väg 13 uppstod ytterligare problem då en bärgare rapporterade upprepade incidenter med lastbilar som fastnat i snön, vilket ledde till uppmaningar från bärgare om övervakanden om att stänga vägen för trafik.

Vid kl. 08.15 genomfördes ett vädermöte med trafikcentralen och SMHI, i enlighet med befintliga arbetssätt för vädervarningar. Efter detta restes frågan om behovet

av att hålla en trafiksamverkan³¹ och bedömningen var att detta inte skulle behövas i detta läge.

Trafikverket mottog en skriftlig lägesrapport från entreprenören kl. 08.47 om hur läget på vägarna såg ut kl. 08:30. Rapporten beskrev utmaningar på E22 och väg 23, där snöröjningsfordon hade varit i kontinuerlig drift sedan förmiddagen 2 januari på grund av ihållande snöfall. Trots extra insatser inklusive omfördelning av snöröjningsresurser till E22, rapporterades svårigheter, särskilt längs sträckan Hörby–Linderöd. Entreprenören rapporterade att från kl. 02.00 var alla plogenheter i drift, och att entreprenören såg ett krävande dygn framför sig på grund av snödrev, starka vindar och sjunkande temperaturer. Två extra hjullastare hade mobiliserats under natten för att hantera de stora snödrivorna.

Vid kl. 10.00 hade tre av entreprenörens snöröjningsfordon stannat vid Ekerödsrasten för rast och påfyllning av bränsle. De observerade att det hade bildats köer på E22. Detta rapporterades till arbetsledningen hos entreprenören som kl. 10.28 tog kontakt med Trafikverkets trafikcentral angående trafiksituationen vid Ekerödsrasten. Trafikcentralen hade inte fått någon information angående trafiksituationen vid denna tidpunkt. För att undvika att hamna i den södergående trafikön, instruerades entreprenörernas snöröjningsfordon av sin arbetsledning att fortsätta plogningsarbetet i det norrgående körfältet.

Trafikverket får information om stoppen på E22

Vid kl. 10.30 på morgonen försökte entreprenören inhämta ytterligare information om trafiksituationen genom att kontakta Trafikverkets trafikcentral, men trafikcentralen hade inga nya uppgifter att lämna. Kort därefter lyckades Trafikverket rensa snö från en vägkamera. Genom kamerabilderna kunde trafikcentralen observera att en lastbil stod stilla i backen, men att övrig trafik, inklusive bilar och lastbilar, passerade kameran i relativt hög hastighet. Vid ett senare tillfälle observerade trafikcentralen att den stillastående lastbilen bärgades, och att en annan lastbil som också fick stopp i backen tog sig ut för att montera snökedjor.

Kl. 10.36 tog Trafikverkets kundtjänst emot en felanmälan från en privat person om att vägbanan var glashal på E22 i höjd med Ekeröd, att flera fordon stod stilla på grund av det och att vägbanan behövde sandas och grusas. Informationen vidarebefordrades till trafikcentralen i syd.

³¹ Trafiksamverkan aktiveras vid en inträffad händelse eller föreliggande risk, med betydande påverkan på väg-, färje- och/eller järnvägstrafiken. Syftet är att samverka över VO/CF/RE gränser och gemensamt hantera det inträffade i enlighet med likhet, ansvar och närhetsprincipen. Syftet är också att uppnå en samlad lägesbild, skapa inriktning för vidare hantering samt att skapa en tydlig informations- och kommunikationshantering. (Styrande dokument TDOK: 2015:0187)

Det ledde till att Trafikverket kl. 11.25 gick ut med trafikinformation om situationen på E22 mellan trafikplats Hörby norra och trafikplats Ekeröd åt båda hållen då flera lastbilar stod illa till i höjd med Ekerödsrasten.

Kl. 11.27 ringde Trafikverket entreprenören. Vad samtalet berörde finns inte loggat hos Trafikverket, men enligt uppgifter ska samtalet ha berört önskemål om att få en uppdaterad lägesbild från entreprenören.

Kl. 12.30 intervjuades Trafikverket av P4 Malmöhus. Där beskrev Trafikverket den utmanande situationen i Skåne, framför allt på E22 och väg 23, och de pågående insatserna för att hantera den. Vidare beskrev Trafikverket att det var svårt att förutse när situationen skulle förbättras, med att de uppskattade att problemen skulle kvarstå under de kommande 48 timmarna.

Kl. 12.54 fortsatte Trafikverket att trafikinformera via trafikverket.se om flera stillastående fordon och stopp på E22. Stoppen förhindrade även snöröjningsarbetet på mellan trafikplats Hörby norra och trafikplats Ekeröd på grund av de blockerande fordonen. Kl. 13.15 beslutade entreprenören att omdirigera sina snöröjningsfordon via mindre vägar söderut, eftersom det inte fanns någon lämplig parallellväg tillgänglig. På grund av väglaget körde ett av snöröjningsfordonen av vägen på väg till E22, och två fordon blev fast i bilköer vid Ekerödsrasten till ungefär 17.30.

Kl. 14.45 skedde intern avstämning på Trafikverket regionalt där lägesbilden var att det var omfattande problem på grund av vädersituationen i Skåne, och att problemen inte bara påverkade E22 utan även andra stora vägar som E6 och väg 13. Vid avstämningen fattades beslut om att höja beredskapsnivån för järnvägen från nivå 1 till nivå 2 från kl. 15.00, med anledning av det rådande vädret och väderprognosen.

Trafikverkets åtgärder efter ytterligare fakta om aktuell lägesbild

Vid kl. 15.00 rapporterades det till Trafikverket om långa köer på E22 som hindrade framkomligheten för bärgningsfordon, blåljuspersonal och snöröjningsfordon, särskilt vid Sätaröd och Hörby. En skriftlig uppdatering från entreprenören angav att huvudproblemet var lokaliserat till sträckan E22 Ekerödsrasten–Hörby. Där hade trafiken stått stilla i flera timmar till följd av ett haveri med en lastbil eller buss. Entreprenören flaggade vid denna tidpunkt för att situationen förhindrade snöröjningsfordonen från att nå fram till den berörda sträckan.

Vid 15.00 kontaktade trafikcentralen entreprenören på driftområde Linderödsåsen om den stillastående trafiken vid Sätaröd. Situationen blev allt värre med fler fordon som fastnade, vilket trafikcentralen kunde följa i vägkameran. Trafikcentralen fick till svar att fordonen var bärgade på något sätt. Trafikcentralen

meddelade då entreprenören att den hade fått felaktig information, eftersom det i vägkameran syntes ett flertal lastbilar som hade fastnat.

Vid den här tidpunkten började media kontakta Trafikverket för information om situationen på E22.

En lägesuppdatering skickades ut internt inom Trafikverket kl. 15.49 för att informera de berörda ledningsfunktionerna regionalt om svårigheterna på sträckan E22 Ekerödsrasten–Hörby Norra. Entreprenören omfördelade vid detta läge två snöröjningsfordon från väg 23 till E22, eftersom de ordinarie resurserna var fast vid Ekerödsrasten. Dessa bilar påbörjade sitt arbete vid Hörby norra, arbetade sig fram mot stoppet och försökte ploga vägen.

Kl. 16.21 etablerades direktkontakt mellan Trafikverket och en polispatrull på platsen vid Hörby norra. Strax därefter, kl. 16.30, rapporterade en privatperson att en TMA-bil stängde av den norrgående trafiken på E22 (troligen på order av polisen eller räddningstjänsten eftersom Trafikverkets entreprenör inte hade tillhandahållit denna resurs) och att trafiken leddes om till väg 1086. Informationen vidarebefordrades från Trafikverket till entreprenören. Entreprenören menade att de hade kunnat ploga norrgående och att E22 var farbar, vilket innebar att det norrgående körfältet hade kunnat vara öppet för trafik, men att polisen och räddningstjänsten hade bedömt att körfältet skulle användas för evakuering och bärgning.

Kl. 16.45 hade Trafikverkets tjänsteman i beredskap och den regionala operativa ledaren en avstämning, där de planerade in en trafiksamverkan kl. 08.30 den 4 januari för att följa upp läget på järnväg och vädersituationen.

Kl. 17.00 skickade entreprenören ut tre traktorer och fyra hjullastare för att påbörja snöröjning runt fordonen som hade fastnat, för att underlätta deras avfärd när stoppet var löst. Kl. 17.39 tog Trafikverket initiativ till en samordnad insats med en tungbärgare via SOS Internationell, en plogbil och polispatrull, för att säkerställa att bärgningar kunde nå fram till platsen för stoppet vid Hörby norra. Runt 18-tiden hade entreprenören kontakt med Trafikverket. Entreprenören hade då en bättre lägesbild och förstod att stoppet var omfattande och att det skulle ta tid att avlösa problemen.

Första samverkanskonferensen

Kl. 17.45 kallade Länsstyrelsen Skåne Trafikverket och andra berörda myndigheter till samverkanskonferens med start kl. 18.30. Syftet med samverkanskonferensen var att få en lägesuppdatering om väderläget och lyfta frågan om samordning av befintliga bandvagnsresurser i Skåne län.

Inför samverkanskonferensen sammanställde Trafikverket en lägesbild internt som sedan förmedlades vidare till länets aktörer. Så här stod det i lägesbilden:

E6 hade stängts av flera gånger på grund av bärgning men trafiken var åter igång. Information om att det var två stopp på E22 ett vid Sätaröd och Ekeröd och att det var svårt att komma fram med resurser. Väg 13 hade även haft problem men där gick nu att ta sig fram, stora snödrivor på väg 108 och 106 försvårade för Trafikverkets resurser att ta sig fram. Tågen är inställda Malmö - Simrishamn och Malmö – Trelleborg samt inställda tåg mellan Malmö och Kävlinge på grund av elfel.

Under samverkanskonferensen kl. 18.30 rapporterade polisen om E22. De informerade om att trafiken stod stilla efter Hörby, och att de försökte stoppa lastbilar påväg norrut. Polisen informerade även om att de försökte leda om trafiken, men att det hade resulterat i att flera fordon nu satt fast på väg 1082.

Vakthavande räddningschef gav en liknande lägesbild över läget på E22, och frågade polisen om de var i behov av beslut om att kunna stoppa lastbilar. Även Region Skåne informerade om att de hade problem med en ambulans som satt fast på E22 sedan några timmar.

Under samverkanskonferensen, som varade fram till kl. 20.00, beslutades att Räddningstjänsten Nordost hade ansvar för samordningen för insatsen på E22 och att Räddningstjänsten Syd skulle hjälpa till med insatsledare söderifrån. Vakthavande räddningschef såg ett behov av att flytta flera bandvagnar till området runt Hörby och E22. Försvarsmakten meddelade att de behövde en koordineringsperson och en plats att dirigera från samt en hemställan för att stödja med bandvagnar. Det nämndes under mötet att Länsstyrelsen Skåne hade möjlighet att skicka in en hemställan om bandvagnar till Försvaret³².

Under samverkanskonferensen hade Trafikverkets trafikcentral fortsatt svårt att få en lägesbild, men de fick till sig att det var ett hundratal bilar och lastbilar som befann sig i kön. Trafikcentralen uppskattade därför att öppnandet av vägen kunde ske vid kl. 23.59. Kl. 19.45 fick nationell nivå på Trafikverket information om situationen på E22. Då var lägesbilden fortfarande oklar och det framgick inte vid denna tidpunkt hur omfattande händelsen var.

Evakueringsinsats påbörjas av blåsljusmyndigheter

Omedelbart efter samverkanskonferensen arbetade Trafikverket för att inhämta och uppdatera lägesbilden, bland annat med hjälp av entreprenörens medarbetare på plats. Trafikverket planerade kommunikation till allmänheten, och informationen från Länsstyrelsen Skånes samverkanskonferens förmedlades till berörda inom Trafikverket.

Trafikcentralen fick inte tillgång till blåsljusmyndigheternas RAPS-kanal (Rakel), som normalt används under händelser för att underlätta samverkan mellan myndigheter vid olyckor på väg eller räddningsinsatser. Detta genererade ett flertal

³² Minnesanteckningar Länsstyrelsens samverkanskonferens kl.18.30 2024-01-03 publicerade i WIS

telefonsamtal in till trafikcentralen från olika delar av polisen med varierande inriktningsbeslut, vilket gav motstridiga besked vidare till entreprenören som var på platsen. Polisen hade även egen direktkontakt med entreprenörens personal ute på platsen för att ge inriktningar om var deras resurser skulle prioriteras. Entreprenören uppfattade att den övergripande inriktningen var att fortsätta ploga i norrgående körfält för att möjliggöra för bärgning och evakueringsinsats.

Kl. 20.21 gick följande meddelande ut i P4 trafikredaktionen:

"E22 mellan Kristianstad och Hörby här är det avstängt mellan trafikplats Nöbbelöv 35 och trafikplats Hörby norra 31 i båda riktningar prognosen är satt till klockan 05.00 också stopp på omkringliggande vägar. Nu har Polis Räddningstjänst och Hörby kommun och Försvaret börjat arbeta med evakuering av bilisterna. Bandvagnar ska vara på väg för att få bort bilister och lastbilar. Polisen uppmanar alla att stanna kvar i sina bilar och invänta hjälp."

Kl. 20.56 intervjuas polisens presstalesperson i P4 Malmöhus och uppger samma information.³³

Vid 21-tiden fick Trafikverket samtal från vakthavande befäl på räddningstjänsten om att de började kapa mitträcken på sträckan för att få ut en ambulans som satt fast i kön. Trafikverket återkopplade informationen till entreprenören.

Kl. 21.30 såg medarbetare från entreprenören på plats att räddningstjänsten från Kristianstad var på plats vid Sätarödsbacken och kapade mitträcket. Entreprenören fick kontaktuppgifter direkt till räddningstjänsten i Hörby för att bistå med sakkunskap om mitträckena.

Vid ungefär 21.30 anlände bärgare från SOS International som begärts ut av Trafikverket för att bärga lastbilen som stod längst fram i kön. Bärgaren gav en lägesbild av att det var ett flertal fordon, utöver den första lastbilen, som behövde hjälp för att komma loss. Bärgaren och även entreprenörens resurs hade möjlighet att göra insatser för att få loss fordonen. Trafikcentralen meddelade även vid denna tidpunkt till bärgare som var på plats att myndigheten stod för alla kostnader för bärgning av fordonen i kön. Bärgaren tillsammans med entreprenörens plogbil började dra loss fordon i början på kön för att lösa upp proppen.

Andra samverkanskonferensen

Kl. 22.00 skedde en ny samverkanskonferens med Länsstyrelsen Skåne.

Vid mötet rapporterade polisen att de gått ut med meddelande på radio till bilister. Räddningstjänsterna meddelade att de fortsatte att kapa mitträcken vid behov.

³³ [Evakuering inledd på E22 – 1000 fordon sitter fast - P4 Kristianstad | Sveriges Radio](#)

Trafikverket gav entreprenören telefonnummer till räddningstjänstområdena om det fanns behov av vidare svar eller rådgivning från sakkunniga.

Trafikverket meddelade att det sedan kl. 22.00 stod en TMA-bil på körfältet på sträckan Hörby till Kristianstad som stängde av trafiken, så att det inte skulle komma fler bilar på vägen. Det uppgavs från entreprenören att det nu skulle vara farbart i riktning mot Kristianstad och att entreprenören plogade vägen.

Entreprenören meddelade vidare att vägen var fri upp till Knopparp och norrut. Polisen gjorde då en komplettering att det endast var farbart i cirka 30 min innan sträckan behövde plogas igen. Det beslutades gemensamt att TMA-bilen skulle stå kvar i Hörby. I riktning mot Malmö var det första trafikstoppet i Sätaröd, och det värsta stoppet var i Ekeröd. Entreprenören försökte ploga mellan bilarna och vid det här laget var både bärgare och polisen på plats. Några bilar och en lastbil var lämnade utan förare ³⁴.

Kl. 23.07 fick entreprenören direktiv från Trafikverket, efter inriktning från samverkanskonferensen med räddningstjänst, Länsstyrelsen och polisen, att entreprenören skulle bistå med TMA-bil för att stänga av trafiken till E22 vid trafikplats Vä.

4 januari – Trafikverket bistår blåljusmyndigheter med omledning av trafik

Kl. 00.04 hade Trafikverket en intern avstämning med berörda funktioner på regional nivå. Då var det fortfarande oklart för Trafikverket hur många fordon som var fast i köerna, men enligt egen media rörde det sig om cirka 1 000 bilar och lastbilar som var fast i kön vid denna tidpunkt. Nu hade Trafikverket även fått information om att tre bandvagnar från Försvarsmakten var på plats och ytterligare fem var på väg till stoppet för att bistå evakueringsinsatsen.

Under ny samverkanskonferens kl. 01.00 ställde Trafikverket frågan till räddningstjänsten om de tog ansvaret för TMA-bilen i Vä. Det tog Räddningstjänsten Nordost på sig. Trafikverket ställde frågan om någon av aktörerna kunde uppskatta och bekräfta antalet bilar, med ett medskick att det krävdes att alla evakuerade bilar forslades bort för att kunna öppna för södergående trafik igen.

Under mötet ställde de andra aktörerna frågor till Trafikverket om vilka resurser Trafikverket kunde avsätta för att forsla bort bilar när insatsen var avslutad, eftersom E22 är en statlig väg. Trafikverket tog med sig frågan och svarade att detta skulle lyftas in som en punkt vid den planerade trafiksamverkan kl. 08.30.

³⁴ Minnesanteckningar samverkansmöte Länsstyrelsen Skåne kl.22.00 2024-01-03 publicerade i WIS

Räddningstjänsten och Försvarsmakten påtalade även behovet av att Trafikverket behövde bistå med analyser om vad som behövdes på sikt. Trafikverket meddelade att de tog detta med sig vidare³⁵.

Kl. 00.20 intervjuades både räddningstjänst och Trafikverket i P4 Kristianstad där Trafikverket fick frågan om varför myndigheten inte kapat mitträcken i ett tidigare skede för att få ut personbilar ur kön. Trafikverket svarade då att det var ett beslut som måste fattas av polis eller räddningstjänst. Räddningstjänsten mötte då upp svaret från Trafikverket genom att bestrida detta och hävdade att beslutet måste fattas av Trafikverket och att det var den myndigheten som hade ansvaret för att statliga vägar skulle vara farbara³⁶.

Vid tretiden nådde information in till Trafikverket att cirka 100–150 bilar hade evakuerats eller flyttats från kön. Trafikverket gav en ny prognos för öppnandet av vägen och meddelade att den flyttades fram till kl. 12.00 den 4 januari.

Kl. 03.51 gav Trafikverket direktiv till entreprenören att bistå blåljusmyndigheter med omledning av trafiken, eftersom E22 skulle behöva hållas stängd i båda riktningarna under dagen. Entreprenören tog fram en planering för att leda om trafiken via väg 13, 23 och 21 och förankrade planeringen med Trafikverkets trafikcentral. Det var inte möjligt att leda om trafiken på väg 1980 eftersom det enligt uppgift stod lastbilar som fastnat kvar på sträckan. Polisen och räddningstjänsten hade även meddelat att de ville hålla E22 stängd i norrgående riktning tills alla fordonen var bärgade. Trafikverket inledde arbete för att kommunicera omledningsvägar till allmänheten.

Kl. 04.00 under samverkanskonferensen rapporterade räddningstjänsten att det var cirka 5 km köer på etappen Ekerödsrasten–Linderödsavfarten södra, och att de hade fått ut en del bilar genom att kapa mitträcken. Lägesbilden från entreprenören som stod i fronten på proppen var att det var svårt att få loss proppen. Trafikverket ställde frågor om de 50 lastbilar som uppgavs vara kvar i kön och om det fanns chaufförer i dessa. Vi fick till svar från räddningstjänsten att de inte hade några definitiva uppgifter men att militärkonvojen fått i uppdrag att inventera. Trafikverket ställde även frågor om antal kapade mitträcken och fick till svar att det kunde inventeras.

Polisen meddelade att de hade löst ut sin bemanning och kunde fortsätta verka med den intensiteten de hade. Polisen tog hjälp av entreprenörens TMA-bilar för att spärra av alla påfarter då polisresurserna inte räckte till för detta uppdrag.

Diskussioner fördes om avställningsytor efter bärgning. Kristianstad och Hörby kommun fick i uppdrag att ta fram förslag för lämpliga platser. Trafikverket uppgav

³⁵ Minnesanteckningar Länsstyrelsen samverkanskonferens kl.01.00 2024-01-04 publicerade i WIS

³⁶ [Efter haveriet på E22:an – ingen vill ta på sig ansvaret - P4 Kristianstad | Sveriges Radio](#)

att prognosen i nuläget var kl. 12.00 den 4 januari, men att den troligtvis skulle flyttas fram.

Fortsatt evakueringsarbete och planering av bärgningsinsatser

Kl. 04.30 hade Trafikverket en intern avstämning för att stämna av, och där flyttades prognosen för öppnandet av vägen framåt i tiden. Vid denna tidpunkt hade Trafikverket fortfarande ingen fastställd information om antalet kapade mitträcken, hur många fordon som behövde bärgas och vart de skulle bärgas till.

Kl. 04.45 fick Trafikverket information från räddningstjänsten att delar av proppen hade släppts och att ett körfält var öppet. Trafikverket uppmanade räddningstjänsten att ge besked om vägen var farbar söder om stoppet.

Kl. 07.00 var det ny samverkanskonferens där Trafikverket återkom till behovet av inventering av antalet fordon som satt fast och var de stod, och på hur många ställen räddningstjänsten hade kapat mitträcken. Trafikverket ställde även frågan om hur länge norrgående körfält behövde vara stängt och om tanken var att den skulle användas för bärgare och annan transport. Ingen aktör kunde ge något bra svar. Trafikverket meddelade att de hade gått ut på radio med omledningsvägar samt att entreprenören skulle prioritera att skylta och ploga för att hålla vägarna öppna och skyltade för omledningsvägarna.

Polisen ställde en fråga om prognos, om när patrullerna som stoppade trafiken att köra på E22, kunde avlösas. Polisen återkom till Trafikverket efter mötet om exakta positioner där polispatrullerna behövde avlösning. Räddningstjänsten hade inte lyckats lösa de två propparna, och planen var att fortsätta försöka fram till kl. 08.00 för att sedan gå över till ren evakuering.

Kl. 08.00 skickade entreprenören enligt avtalat över en rapportering av läget till Trafikverket. I rapporten stod följande:

"Under natten har Platschefen i driftområde Linderödsåsen haft tät kontakt med Trafikverket. Trafikverket har i sin tur haft kontakt med polis, räddningstjänst mm. Vi har under hela kvällen/natten följt deras direktiv. Vi ville tex öppna upp E22 norrgående då det var plogat och helt fritt från bilar och lastbilar, medans räddningstjänsten ville ha den stängd för att använda som transportväg.

Hela E22 från Vä-Hörby varit avstängt under evakueringen/bärgningen. E22an kommer vara avstängd fram tills den är helt fri från fordon och är framkomlig. Senaste prognosen är att det ska vara klar tills klockan 12.

Under tiden så fick jag från Trafikverket att vi behövde leda om trafiken.

Mitt förslag var att skicka trafiken på väg 13 i Hörby, vidare till Höör och väg 23, vidare mot Hässleholm och 21an, vidare mot Kristianstad. Jag förankrade detta med Trafikcentralen och dom går ut i radion med jämna mellanrum och meddelar om detta. Vi är just nu ute och skyltar upp så gott det går. Vår personal har jobbat dygnet runt och de flesta UEs som kör TMA eller annat sitter i en plogenhets av något slag.

Så vi gör det bästa med det vi fått tag i. Vi har två plogenheter som går på 23an, normalt sätt så har vi bara en som kör den. Sen håller vi även på att styra om ett snöröjningsfordon till att köra på 21an mellan Kristianstad och Hässleholm. Utöver de ordinarie tre.

Alla tillgängliga resurser och varenda traktor/hjullaster med frontplog vi har lyckats få tag i är i gång. Vi har tre extra hjullaster som ska börja köra snö på E22an.

Temperaturen ska ju ned nu efter nederbörden, så vi kämpar in i det sista med att få vägarna så rena som möjligt innan saltet slutar verka.”

Kl. 08.30 hölls trafiksamverkan regionalt. Vid denna rapporterades om att det mesta medietrycket hade varit på E22, där biltrafiken hade stått still sedan gårdagen från 11-tiden. Det redogjordes för

- hur samverkan med Länsstyrelsen, polis, räddningstjänst och försvaret hade fortlöpt under gårdagen
- att det hade hemställts om totalt 12 bandvagnar från försvaret som hade hjälpt till med evakuering av personer i de stillastående fordonen,
- att Trafikverket hade bistått med TMA-bilar från entreprenör efter kl. 22.00 för att stoppa trafik vid påfarter
- att beslut hade fattats av räddningstjänsten om att kapa mitträcket för att få ut fordon från kön
- att Trafikverket hade bistått blåljusmyndigheter med att ta fram omledningsväg från E22 via väg 13, 21 och 23.

Kl. 09.30 startade Trafikverket upp regional kriskoordinering och gjorde en fördelning av roller och ansvar för den kommande hanteringen.

Kl. 10.00 skedde en ny samverkanskonferens med Länsstyrelsen Skåne där räddningstjänsten meddelade att huvudfokus för deras insats var att få bort människor från köerna, evakuering, och att bärgning skulle bli en senare fråga. Räddningstjänsten ställde frågan till Försvarmakten om det behövde göras en ny hemställan för bandvagnsresurserna på plats. Försvaret svarade att det inte behövde göras om hemställan görs om till en begäran utifrån lagen om skydd mot olyckor (LSO). Räddningstjänsten ställde frågan om de kunde skicka ett samverkansbefäl till trafikcentralen och Trafikverket meddelade att de skulle tillse att detta skedde.

Trafikverket frågade om hur frågan kring bärgning skulle lösas ut, då myndigheten endast hade mandat att flytta fordon som stod trafikfarligt. Räddningstjänsten meddelade att detta inte var en fråga som de fokuserade på just nu. Det avtalades att restvärdesledare skulle söka kontakt med Trafikverket efter mötet för att bistå med bärgning. Det avtalades också att kommunerna skulle återkomma med uppställningsytor till Trafikverket.

Under samverkanskonferensen frågade Trafikverket om det kunde öppnas upp i norrgående körfält med mötande trafik så att det löste ut proppen med trafiken. Svaret från räddningstjänsten var att de använde norrgående körfält för att evakuera, vilket innebar att det inte var möjligt just då att öppna upp norrgående. Trafikverket meddelade att de kunde börja underhålla vägarna och göra dem körbara igen så fort körfältet kunde öppnas.

Trafikverket frågade om hur lastbilar som hade slut på bränsle skulle hanteras när trafikstoppet väl var löst. Räddningstjänsten meddelade att de hade restvärdesledaren som kunde titta på detta tillsammans med Trafikverket. Trafikverket frågade om det fanns tankbilar att tillgå som kunde köras ut och fick till svar att räddningstjänstens restvärdesledare kunde fatta beslut på försäkringsbolagets beslut. Polisen meddelade att deras helikopter snart var ovanför området och kunde söka efter fordon.

Det lyftes från flera ett stort behov av att samordna kommunikationen mellan aktörerna. Länsstyrelsen Skåne tog på sig ansvaret att sammankalla.

Kl. 10.30 gick Trafikverket ut med information till allmänheten:

Ge dig inte ut på vägarna i onödan – fortfarande problem

Snöovädret har ställt till med stor oreda för både väg- och järnvägstrafiken. Ytterligare ett dygn med besvärligt väglag väntar innan kylan kommer. Tänk efter – måste jag ge mig ut på vägarna?

Kl. 10.30 satte trafikcentralen en prognos för öppnande av vägen till kl. 08.00 den 5 januari. Den prognosen sattes dels för att vi hade en prognos som gick ut 12.00 den 4 januari, dels för att få trafiken att undvika området resten av dygnet med marginal.

Vid 12.30 publicerades VT-ruta (viktig trafikinformation-ruta) överst och på första sidan på trafikverket.se med texten:

”E22 är helt avstängd i både syd- och nordgående riktning mellan Sätaröd och Hörby. Framkomligheten för plogbilarna är ansträngt pga stort antal bilar som sitter fast i snön. Res bara om du måste via alternativa vägar.”

När VT-rutan publiceras så plockas den per automatik upp av olika myndigheter, av SOS och av media samt allmänheten som speglar denna information. Denna information publicerades därför på flera mediala sidor, där media hänvisade till vår VT-ruta under händelsen.

Kl. 12.37 ringde Trafikverket och beställde bärgning av SOS International och hade meddelat bärgare att de fick ta sig in söderifrån via E22:ans norrgående körfält samt att de skulle ha med sig bränsle. Räddningstjänsten fanns på plats i Linderöd och kunde lotsa och bistå bärgaren. Entreprenören var också redo med resurser i

närheten för att kunna bistå bärgningsinsatsen med resurser i närheten för plogning, saltning och skottning. Vid denna tidpunkt hade Trafikverket även fått till uppställningsplatser både från Kristianstad och Hörby kommun.

Aktörsgemensam kommunikation planeras

Under ett kriskommunikatörmöte lett av Länsstyrelsen Skåne kl. 12.30 rapporterade Trafikverket om intensiv medieuppvaktning och informerade om att ett pressmeddelande hade skickats ut samt att uppdaterad information fanns tillgänglig på deras externwebb. Trafikverket betonade även att de aktivt arbetade med att hantera inkommande frågor från pressen. Utifrån den aktuella vädersituationen, där väg E22 var helt avstängd, hade både Trafikverket och polisen kommunicerat vikten av att undvika onödigt trafik på vägarna. Polisen fortsatte att stödja räddningstjänsten och Försvarmakten i deras insatser.

Räddningstjänsten klargjorde under mötet att de inte hade utfört någon räddningsinsats utan istället sett sina insatser som att de bistått med stöd till Trafikverket för att avhjälpa stoppet. De uppgav även att de hade mottagit många frågor från media, varav de flesta hade handlat om orsakerna till situationens uppkomst. Detta underströk behovet av samarbete mellan olika aktörer för att kunna ge en klar och sammanhängande bild av vad som hade hänt.

Mötet avslutades med att Länsstyrelsen Skåne framhöll ett behov av samordnade kommunikationsinsatser inför nästa fas av hanteringen. Det framkom att Länsstyrelsen kunde spela en samordnande roll i detta arbete, men att det var avgörande att alla berörda aktörer deltog i framtagandet av enhetliga budskap. Som nästa steg föreslogs att Länsstyrelsen och Trafikverket skulle bjuda in till ytterligare ett möte där fokus var att ta fram förslag till samordnande budskap för nästa fas³⁷.

Kl. 13.02 upptäcker entreprenören på plats att avstängningsanordningarna vid Nöbbelöv och trafikplats Linderöd hade flyttats, och att lastbilar hade kört in på E22 när den var avstängd och kört fast. Entreprenören skickade ut personal för att försöka få loss bilarna och be de som kunde att backa. Efter samtal med sin personal visade det sig att entreprenören inte haft skyltar vid Nöbbelöv, utan där hade polisen stängt av vägen med en patrull. Uppfattningen var att polisen hade avlägsnat sig utan att meddela Trafikverkets trafikcentral.

Fortsatt evakuering och bärgning

Parallellt med kriskommunikatörssamverkan skedde en ny samverkanskonferens med Länsstyrelsen med start kl. 13.00 den 4 januari. Där meddelade Trafikverket att de

³⁷ Minnesanteckningar Länsstyrelsens Kriskommunikatörskonferens 2024-01-04 kl.12.30

- hade beställt en bärgningsinsats via SOS International kl. 12.37 och väntade på svar kring antal bärgare och vilken tid de kunde vara på plats
- fortsatte med prognossättning men att de måste invänta svar kring bärgningsinsatsen och vägröjning innan en säkerställd prognos kunde sättas.
- tog vidare frågan om bränsle.

Polisen efterlyste att en aktör tog på sig att leda och prioritera arbetet. Förslaget från aktörerna var att Trafikverket skulle ta fram en planering så att polis och räddningstjänst kunde stödja med insatser. Polisen hade uppgifter om att 144 fordon var kvar på E22 med förare i, och att det fanns behov av fortsatt evakueringsförmåga och ett tydligt budskap som skulle ges till förare som vägrade evakuera. Polisen lyfte tre prioriterade områden som behövde planeras för:

- vad som behövdes inför att det började mörkna
- vad som behövdes när E22 öppnades för trafiken igen
- behov av samordning av kommunikationen.

Räddningstjänsten ställde frågan till polisen om vad det fanns för möjligheter att tvinga folk att evakuera. Polisen svarade att de inte hade mandat att fysiskt lyfta bort folk. De kunde bara berätta om situationen och väderförutsättningarna och att de inte fick mer hjälp än vad som nu erbjöds evakueringsmässigt, med ett medskick om att kommunikationen bör vara tydlig.

Trafikverket efterfrågade polisens lägesbild från deras överflygning med helikopter. Polisen undrade vilken information som saknades hos Trafikverket, som svarade att det fortsatt saknades en gemensam lägesbild vilket utgjorde en grund för olika typer av ledningsfrågor. Länsstyrelsen Skåne såg ett behov om möten på högre strategisk nivå och tog själva på sig uppdraget att se över möjligheterna till detta.³⁸

Kl. 17.00 rapporterade entreprenören att förutom E22 så skulle alla större vägar, klass 1 – 3, vara farbara att fokus för resurserna hade lagts på riksvägarna 23 och 21 som utgjorde omledningsvägar samt att det fanns en del ploglastare på E22. Enligt personal på plats så skulle SOS International vara på plats med sex tungbärgare som började bärga lastbilarna. Det var i södergående riktning som lastbilarna stod. Norrgående körfält plogades kontinuerligt men eftersom det inte hade kört någon trafik där än så hade inte saltet kunnat verka. Vid Nöbbelöv hade cirka 18 fordon lyckats ta sig förbi avspärrningarna under förmiddagen. Entreprenören hade hjälpt sex fordon att komma loss än så länge.

³⁸ Minnesanteckningar samverkanskonferens Länsstyrelsen Skåne 2024-01-04 kl.13.00

Trafikcentralen fick vid samma tid uppdatering från SOS International att det var 2–3 tungbärgare och 2–3 mindre bärgare på väg.

Kl. 17.30 under samverkanskonferens med Länsstyrelsen Skåne rapporterade polisen att det på E22 var 57 lastbilar samt två personbilar kvar mellan Nöbbelöv och Ekerödsrasten, och att det fanns personer kvar i dessa bilar. Polisen såg ett behov av fler plogbilar på E22 för att få loss de bilar som var kvar, och eventuellt hjullastare för att föra bort snön. Polisen påtalade behovet att omledningsvägar måste hållas rena så att de inte korkade igen, att det var viktigt att dessa skulle vara farbara och att köer och olyckor på dessa måste undvikas. Polisen rapporterade från helikopterflygningen att enstaka fordon stod på E22 som verkade vara övergivna, men ingen större kork någonstans. Trafikverket rapporterade att plogning skulle ske under natten på utsatta sträckor.

Länsstyrelsen avsåg att förlänga hemställan av Försvarets bandvagnar till kl. 09.00 den 5 januari. Samverkansstaben skulle gruppera i Hörby under natten med personal från polisen, räddningstjänst och Försvarsmakten. Aktörer i samverkanstaben hade önskemål om att Trafikverket också kunde avdela personal till detta. Trafikverket såg inte behovet av att närvara på plats, då den operativa hanteringen hanteras från trafikcentralen och via entreprenör som redan var på plats. Aktörerna pekade på behovet att reda ut vem som juridiskt ansvarade för säkerhet och administration kring de bilar som flyttades till uppställningsplatserna.

Röjningsarbete och prognoser för öppnandet av E22

Kl. 19.00 hölls en trafiksamverkan. Där rapporterades lägesbilden att plogbilar, hjullastare och bärgare var på plats samt att kontakt var etablerad så bärgare och plogar arbetade tillsammans och röjde bil för bil. Prognosen just nu var att det tog fyra timmar att snöröja efter att sista bilen var bärgad.

Kl. 20.32 gav Trafikverket direktiv till entreprenören om att sänka hastigheten till 70 km/tim på E22, och entreprenören började arbeta med att få tag på skyltmaterial. Tidigare under dagen hade entreprenören varit i kontakt med Trafikverket som förberett entreprenören på uppdraget. Vid samma tid kontaktade polisen entreprenören för att be om hjälp med avspärrningar i Vä och Hörby.

Kl. 22.00 började entreprenören organisera inför åtgärder där räddningstjänsten hade kapat mitträcken. Entreprenören prioriterade att börja med att åka ut med det material som fanns på lager för att laga och få ned räckena mot marken för att förhindra att fordon blev spetsade vid påkörning. Trafikcentralen fick samtidigt en lägesrapport från SOS International att det var 10 lastbilar kvar att bärga och att bärgningsinsatsen skulle vara klar runt midnatt. Därefter behövde entreprenören cirka fyra timmar för att snöröja. Entreprenören skulle även sänka hastigheten till 70 km/tim på en tre mil lång sträcka på grund av de kapade mitträckena. Enligt

SOS International var räcket kapat på ett hundratal ställen, men senare visade det sig att det var totalt 24 ställen.

Kl. 22.45 fick Trafikverkets trafikcentral information från polisen att de skulle avetablera sig när entreprenören satt upp avspärrningar. Kl. 22.48 fick trafikcentralen information om att den sista lastbilen höll på att bärgas. Därefter skulle entreprenören påbörja snöröjning.

5 januari

Vid kl. 04.00 fick Trafikverket information från entreprenören om att det stod kvar 3–4 lastbilar på plats vid påfarten vid Knopparp, och att dessa behövde bärgas. Trafikverket kontaktade då SOS International för att meddela att de skulle bärga bort även dessa. Entreprenören var vid denna tid ute och snöröjde samt lagade skadorna i mitträcket. Entreprenören gav en ny prognos, att det skulle vara möjligt att öppna för trafik igen runt lunchtid.

Kl. 06.00 rapporterade entreprenören att de inte hade hunnit med att fullt ut skylta hastighetsnedsättningen till 70 km/tim på sträckan, och att de inte hunnit åtgärda alla mitträcken som var kapade. Entreprenören hämtade nytt skyltmaterial och arbetet fortsatte under dagen. Entreprenören arbetade för att få tag i en korgbil då man inte nådde upp till alla hastighetsskyltarna.

Vid åttatiden rapporterade entreprenören att E22 fortfarande var avstängd. Arbeta pågick med omskyltning på stäckan till 70 km/h, räckesreparation och sandning av ramper och andra känsliga partier och att prognosen just nu var att vägen kunde öppnas vid lunchtid den 5 januari. De redogjorde för att de större vägarna var framkomliga, men att det var en del packad snö och halt. Sandning pågick på E22 och även på en del klass 3 vägar. På det mindre vägnätet, klass 4–5 plogade entreprenören. De gjordes fortsatta insatser för att köra bort snö där det behövdes och de sandade efter hand. Entreprenörens personal hade gjort insatser för att få bort fallna träd och enligt rapportering skulle vara klart och avslutat.

Kl. 08.30 hölls en samverkanskonferens där Trafikverket gav lägesbilden om att bärgning av fordon kunde vara klar vid midnatt och att fyra timmars plogning följde. Dessvärre upptäckte entreprenören efter plogning att det fanns mycket skräp kvar på vägen till följd av de kapade mitträckena, bland annat järndetaljer. Det innebar att det behövdes en hel del röjningsarbete innan man släppte på trafik igen. Vägen behövde synas noga och det behövdes sättas upp varningar för kapade delar ut på ett flertal ställen, så att ingen körde in i mitträckena. Det krävdes sandning och preparering av backpartier och på- och avfarter. Det pågick även skyltning till 70 km/tim. Prognosen var vid den här tidpunkten satt till kl. 13.00.

Kl. 10.00 hölls en Trafiksamverkan där det enligt rapport från entreprenören informeras om att prognosen för öppnandet av E22 kl. 13.00 skulle hålla.

Prognosen skulle stämmas av igen med entreprenörens kl. 11.00 för att säkerställa att prognosen höll.

Beslutet var från Trafikverket att det skulle vara nedsatt hastighet på sträckan till 70 km/tim i båda riktningarna då vägen öppnas då mitträckena inte var återställda. Entreprenören hade även meddelat att de övergår till vanlig drift i vinterväglagshållning när vägen väl är öppen. Trafikverket kontaktade polisen om att köra extra rondering på sträckan så att hastigheten hölls.

Entreprenören hade även fått i uppdrag av Trafikverket att ta fram prognos för återställandet av mitträcket.

Övrigt som lyftes på Trafiksamverkan var risken för att kylan kunde påverka prognosen och återställningsarbetet, och risken för att lastbilar återigen fastnade i backen när vägen öppnades.

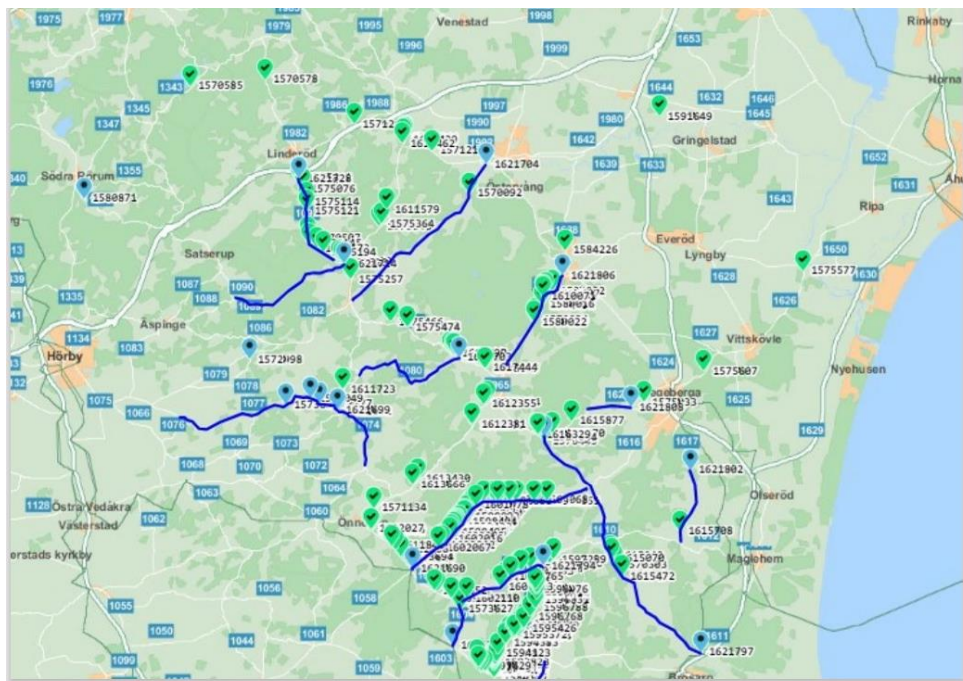
Kl. 12.25 meddelade entreprenören Trafikverket att de flyttade fram prognosen till kl. 15.00. De var snart klara med mitträcket och skulle ut och sanda.

Kl. 14.52 meddelade entreprenör Trafikverket att södergående körfält öppnades. Norrgående körfält skulle öppnas kl. 16.00.

Kl. 16.07 öppnades det norrgående körfältet.

Fallna träd under perioden med särskilt väder

Nedan karta visar totalt 242 poster som är uppsamling träd efter särskilt väder mellan 2 januari kl. 11.00 och 6 januari kl. 12.00.



Karta för uppsamlingsplatser av fallna träd. Källa: Svevia

Bilaga 3 Kort om basunderhåll väg och vinterväghållning

Basunderhåll väg är underhåll som genomförs på hela väganläggningen för att upprätthålla dess funktion dygnet runt, året om med avseende på framkomlighet och trafiksäkerhet. Underhållet genomförs för att säkra att medborgare kan genomföra sina dagliga resor och att näringslivets transporter fungerar väl. Att upprätthålla funktionella krav i vår infrastruktur är det övergripande målet.

Basunderhåll väg genomförs inom drygt 100 geografiska områden i Sverige med en gemensam standardbeskrivning, Standardbeskrivning för Basunderhåll Väg (SBV), som prioriteringsgrund samt beslutade ambitionsnivåer för vissa beskrivna arbeten. Kontrakten omfattar bland annat vinterväghållning, skötsel, inspektion och löpande underhåll av vägar och sidoområden samt av andra anläggningar i vägsystemet. För att klara akuta situationer och störda lägen såsom väderhändelser behöver kontrakten innehålla arbeten, tex fläckvis försegling, dikesrensning och underhållsgrusning undersommaråret, som säkerställer tillgång till resurser såsom grävmaskiner, lastbilar, väghyvlar, vägtrummor, trafikanordningsmaterial, krossprodukter och goda kontaktytor med leverantörer.

Mellan den 1 oktober och 30 april ska våra entreprenörers vinterorganisation fungera fullt ut. Om det blir vinterväder andra tider på året ska åtgärderna också fungera, men det är inte samma krav på åtgärdstider.

Alla statliga vägar har en vägklass för att styra underhållet. Vi har i dag fem vägklasser. Klassningen baseras på vägens trafikmängd och vägens funktion. Klassningen påverkar vilken beredskap som finns, hur lång tid entreprenören har på sig att avhjälpa fel och vilka förebyggande åtgärder entreprenören ska vidta. Klassen avgör även hur snabbt vägen ska plogas och hur mycket snö som får finnas kvar på vägen en viss tid efter att det har slutat snöa.

Vid vissa vägsträckor som kan vara extra besvärliga vintertid sätter vi in ytterligare resurser. Det kan till exempel vara en extra plog vid backar där tunga fordon ofta får stopp, eller vid avsnitt som ofta sätts igen av snödrev.

När vintern närmar sig har entreprenörerna som sköter vägarna hjälp av våra cirka 775 vägväderstationer, runtom i landet. Stationerna visar ytemperatur, lufttemperatur, nederbörd, vindriktning, luftfuktighet och vindhastighet i realtid. På samtliga vägväderstationer finns det också väglagskameror som tar bilder av väglaget var tionde minut, även nattetid. Kamerorna underlättar arbetet att snabbt identifiera och planera åtgärder för att minska risken för halka och snödrev. Tillsammans med upphandlade prognoser via vädertjänster har entreprenörerna goda möjligheter att förutsäga risken för vinterväglag och halka, dygnet runt.

Varje höst har vi vinterstartmöten med våra entreprenörer. Då diskuterar vi nyheter och regler och det finns chans till frågor och erfarenhetsutbyte.

Standardkraven ska alltid uppfyllas utom vid särskilt väder. Vid tillfällen med *särskilt väder* ska åtgärder utföras oavbrutet, med optimalt utnyttjande av kontrakterade och eventuella extra resurser så att man uppnår en standard så nära de ställda kraven som möjligt. Körfälten ska prioriteras före vägrenen. När entreprenören bedömer att den inte kommer att klara standardkraven ska detta genast anmälas till Trafikverket.



Dagens ersättningsmodell för vinterväghållning

- En fast del, helt oberoende av väderlek, väglag och utförda åtgärder
- En del som regleras utifrån väderlek (inte utifrån gjorda åtgärder)
- En del som regleras utifrån gjorda åtgärder



Beskrivning av ersättningsmodeller. Källa: Trafikverket

Särskilt väder

Särskilt väder inträffar vid stort snöfall eller kraftigt snödrev. Definitioner och gränsvärden för särskilt väder framgår av bilaga till ME och MF i baskontrakten.

I SVB står det så här under konto 81 Vinter:

81	VINTERVÄGHÅLLNING
<p>Standardkraven ska alltid uppfyllas utom vid särskilt väder. Vid tillfällen med särskilt väder ska åtgärder utföras oavbrutet, med optimalt utnyttjande av kontrakterade och eventuella extra resurser så att man uppnår en standard så nära de ställda kraven som möjligt. Körfälten ska prioriteras före vägrenen.</p> <p>När entreprenören bedömer att ställda standardkrav inte kommer att klaras ska detta genast anmälas till beställaren.</p>	

När entreprenören ser att det är dåligt väder (betydlig sämre än normalt) på en väg eller i ett område så anmäler entreprenören till Trafikverket att kraven inte kan hållas pga väder (vind, drevsnö, nederbörd mm). Då beslutas det om extraresurser på den vägen eller för ett helt område.

Trafikverket för statistik över uppmätta väderförhållanden. Om statistiken visar att det varit ett särskilt väder ändras entreprenörens ersättning till löpande räkning för faktiska använda resurser.

11



”Särskilt väder”

- Vid särskilt svåra väderförhållanden kan funktionskraven inte uppfyllas fullt ut.
 - fokus läggs på att hålla vägnätet öppet
- Extra resurser tillförs och ersätts per timme och ton
- I detta läge kan man inte hålla sig till ordinarie organisation och planering
- Det är en riskbalansering mellan beställare och utförare



Beskrivning av särskilt väder. Källa: Trafikverket

Vid händelsen för E22 var kriterierna för särskilt väder uppfyllda. Entreprenören anmälde och använde därför extra resurser under perioden.

Normalt vid vinterväglag har Trafikverkets basentreprenör avdelat 3 resurser, 2 tandembilar och en rampbil, för förebyggande och avhjälpande snöröjning på E22.

Under händelsen ökades antalet resurser kraftigt från 3 till 14 resurser på E22. Dessa bestod av kombibilar, lastbilar och traktorer:

- Klockan 15:00 den 2/1. Haveri på en av ordinarie resurs, under tiden stöttar en resurs från 21an upp (1). Ordinarie resurs kommer snart tillbaka i drift och arbetar tillsammans med den extra resursen.
- Klockan 02:00 tiden den 3/1 stöttar en kombibil upp och kör 22an. (2)
- Klockan 16:00 tar vi de två bilarna från 23an och plogar och saltar från stoppet vid ekerödsrasten. (4)

- Klockan 17:00 Skickar vi ner 3 traktorer och 4 hjullastare för att ploga rent. Detta efter vi fått information från de tidigare bilarna att dom inte kommer kunna ploga undan de mängderna med lastbil. (11)

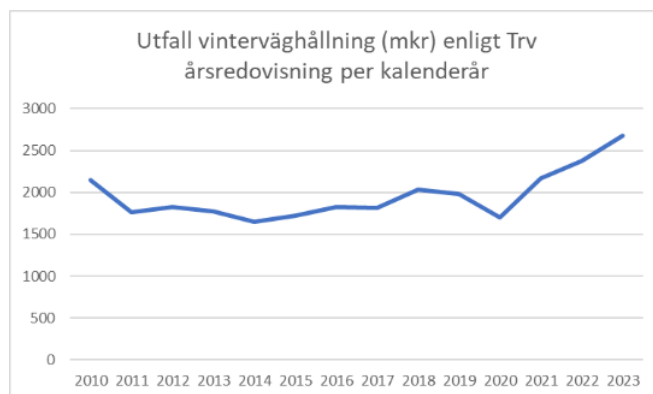
14



Inget "takpris" för vinterväghållning

Vinterväghållningen får kosta vad som krävs utifrån vinterförhållanden och ställda krav

Detta kompenseras av andra mer förebyggande underhållsåtgärder



Årsredovisning per kalender år för vinterväghållning. Källa: Trafikverket

Bilaga 4 Trafikinformation

Trafikverket trafikinformerar kontinuerligt till trafikanter. Alla händelser som rapporteras till vägtrafikledningen kommuniceras ut om det påverkar säkerhet eller framkomlighet för trafikanterna.

Vid utformning av trafikinformationen ligger alltid kundernas behov till grund för detaljeringsgrad och formuleringar. För att kunden skall kunna planera och genomföra sin resa eller transport på ett säkert och effektivt sätt krävs det att informationen är:

- Snabb - När en händelse uppmärksammas av Vägtrafikledaren ska trafikinformationen snarast möjligt publiceras. Den initiala informationen kring en händelse är ofta begränsad varför det är viktigt att successivt uppdatera informationen.
- Tydlig och användbar - Trafikinformationen ska vara lätt att ta till sig och förstå. Det innebär att förkortningar, tekniska uttryck och fackspråk inte ska användas och att till exempel vägnummer bör kompletteras för att tydligt beskriva positionen för en Händelse.
- Korrekt - Trafikinformationen ska stämma överens med verkligheten som position (använd utbredning), tid, prognos, orsak och begränsningar.

På trafikverket.se, [Trafikinformation vägkarta - www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se), återfinns en karta över Sverige där all trafikinformation på väg återges. Både planerade händelser samt händelser som händer i realtid läggs ut omgående efter att vägtrafikledaren värderat informationen som kommit till Trafikverkets kännedom. Underlaget för trafikinformationen kan komma på ett antal olika sätt till vägtrafikledaren. Det kan komma via bl.a.:

- Trafikverkets kundtjänst dit allmänheten hört av sig och detta meddelas internt till vägtrafikledningen
- Via allmänheten som ringer direkt till vägtrafikledningen via det skyltade telefonnumret 0209-290 290 som återfinns längs ett flertal europavägar
- Sos Alam, som informerar om händelse dit allmänheten larmat om händelser
- Polis & räddningstjänst kan ringa direkt in till vägtrafikledaren och rapportera händelser

- Trafikverkets driftområdes entreprenörer informerar även om händelser och brister som påverkar trafikanterna
- Radio P4s trafikredaktioner ger vägtrafikledningen händelser som de fått av allmänheten som kontaktat trafikradion

På Trafikverkets webbplats kan även en Viktig trafikinformation ruta, VT-ruta, användas då det finns större störningar som man vill trafikinformera om. När VT-ruta publiceras så nappas den per automatik av olika myndigheter, SOS och av media samt allmänheten som speglar denna information. Under E22 händelsen lades följande text ut

”E22 är helt avstängd i både syd- och nordgående riktning mellan Sätaröd och Hörby. Framkomligheten för plogbilarna är ansträngt pga stort antal bilar som sitter fast i snön. Res bara om du måste via alternativa vägar” Denna text gick ut på flera sidor, där media hänvisade till Trafikverkets VT-ruta under händelsen.

Utöver trafikinformationen på trafikverket.se finns ett flertal andra kanaler för den trafikinformation som skapas av Trafikverket. I de område som har en utbyggd webb för trafiken.nu återfinns all trafikinformation på dessa sidor. Där skickas även push notiser till de trafikanter som installerat trafiken.nu-appen om påverkansgraden är stor eller mycket stor.

Öppen data, via protokollet Datex II, finns tillgänglig och är gratis för dem som vill publicera trafikinformationen. Grunden för denna information är att vägtrafikledaren följer stegen i en Åtgärdsplan, som återfinns i vägtrafikledarens system, NTIS, och positionerar händelsen vilket gör att data finns tillgänglig för dem som önskar använda den. De flesta GPS-leverantörer hämtar data från Trafikverket och även Google använder vissa data som kommer från Trafikverket.

Via användningen av Åtgärdsplan kan Vägtrafikledaren skapa trafikinformation på digitala skyltar längs vägen, exempelvis de VMS-skyltar som finns utmed Europavägarna företrädesvis. De variabla meddelandeskyltarna kan hanteras även utan att en åtgärdsplan används och budskapet kan ändras vad efter de förändringar som sker.

Bilaga 5 Trafikverkets organisation vid händelser

När betydande händelser sker samverkar olika delar av Trafikverket. I händelsen på väg E22 har fyra olika delar av Trafikverket initialt aktiverats; Verksamhetsområde Planering med ansvar för samordning och koordinering, Verksamhetsområde Trafik som har ansvar för att ta fram en samlad lägesbild, hantera uppkomna händelser samt initiera felavhjälpning, Verksamhetsområde Underhåll vars leverantörer har ansvaret för den operativa vinterväghållningen samt Central Funktion Kommunikation som ansvarar för kommunikationsarbetet internt och externt.

Verksamhetsområde Planering ansvarar för att organisera och upprätthålla förmåga till nationell och regional koordinering av civil beredskap genom utbildad och övad beredskapsorganisation, för nationell och regional tjänsteman i beredskap (TiB) samt sammankallar Nationell och Regional ledning.

VO Planering på regional nivå ansvarar för kriskoordinering om händelseutvecklingen väntas innebära en fara för allmänheten, stora materiella skador eller stora störningar i viktiga samhällsfunktioner och när flera verksamhetsområden är inblandade.

Tjänsteman i beredskap (TiB) initierar och samordnar det inledande arbetet för att upptäcka, verifiera och informera vid samhällsstörning. TiB informerar regional ledning eller del av regional ledning och kan efter beslut aktivera kriskoordinering på regional nivå. Vid händelser med betydande påverkan kallar TiB till intern trafiksamverkan och bemannar kriskoordineringsstab utifrån bedömda behov.

Verksamhetsområde Trafik har ansvar för en samlad lägesbild över trafik och infrastruktur, operativ störningsbekämpning, kunskap om vägtrafiksituationen, kamerabevakning vid utvalda positioner, information från mät- och väderstationer, samordnade data från allmänheten, SOS alarm, polis och andra aktörer i NTIS, väglags- och trafiklägesinformation, trafikstyrning och rekommendationer genom budskapsskyltning, information till medier med flera, vidareförmedling av behov av avhjälpande underhåll.

Verksamhetsområde Trafik har bemanning dygnet runt. Här finns rollen regional operativ ledning (ROL) med uppgift att bland annat proaktivt riskhantera, övervaka och prioritera trafik, hantera uppkomna avvikelser och leda regionala operativa möten. Vid händelser med betydande påverkan samråder ROL med regional TiB som kallar till intern trafiksamverkan.

Verksamhetsområde Trafik övervakar och styr trafik på vägar och järnvägar, levererar trafikinformation, beslutar om flytt av fordon vid trafikfara, initierar

felavhjälpning och avrop av akut underhåll inklusive störnings- och olyckshantering m.m.

Verksamhetsområde Underhåll ansvarar för att väg- och järnvägsanläggningen lever upp till krav på funktionalitet och för drift och underhåll av väg- och järnvägsanläggningen, förutom IT-, telekominfrastruktur samt trafikledningssystem, inom ramen för Trafikverkets uppdrag som infrastrukturförvaltare enligt järnvägslagstiftningen.

Verksamhetsområde Underhåll har upphandlade leverantörer för avhjälpande och förebyggande underhåll inklusive vinterväghållning. Verksamhetsområdets leveranser omfattar bland annat information om vägar och järnvägar, genomfört underhåll på väg och järnväg, beslut om flytt av uppställda fordon gentemot tredje man.

Central Funktion Kommunikation styr kriskommunikation, inklusive planering, koordinering och operativ ledning för kommunikation internt och externt, kontakt med massmedier samt departement i händelse av kris.

Central Funktion Kommunikation bemannar rollen operativ kommunikationschef (OKC) dygnet runt. OKC ansvarar för nationell samordning av kommunikationsarbetet vid större händelser och kriser och säkerställa rätt bemanning för att hantera krisen, regionalt sker bemanning i samverkan med den regionala kommunikationschefen.

Om en regional trafiksamverkan eller regional kriskoordinering etableras sker bemanning med kommunikatörer från regional nivå.

Bilaga 6 Mandat och ansvar vid händelser

Mandat att stänga av väg

Trafikverkets mandat att förbjuda fordon på allmän väg gäller bara om det behövs

- under kortare tid på grund av vägarbete eller liknande arbete,
- på grund av skador eller risk för skador på vägen eller
- om det behövs på särskild vinterväg över istäckt vatten (isvägar).

Regleringen framgår av Trafikförordningen (kap 10, §14 1c):

[Trafikförordning \(1998:1276\) | Sveriges riksdag \(riksdagen.se\)](#)

Trafikförordningen kap 10: [1]

14 § Föreskrifter med särskilda trafikregler för en väg eller en viss vägsträcka om

1. förbud mot trafik med fordon eller med visst slag av fordon,
2. begränsning av axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt,
3. begränsning av bredd eller längd på fordon, fordonståg eller last,
4. förbud mot omkörning,
5. förbud eller påbud att svänga eller köra i viss riktning,
6. förbud mot infart,
7. lägre hastighet än som annars gäller,
8. stannande eller parkering,
9. väjningsplikt eller stopplikt,
10. minsta avstånd mellan fordon, och
11. cirkulationsplats

får meddelas av

- a. Polismyndigheten om det behövs i samband med trafikövervakning, kontroll av förare och fordon eller trafikolyckor,
- b. Tullverket om det behövs i samband med punktskattekontroll, eller
- c. den myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen inom området om det behövs på grund av vägarbete eller liknande arbete eller under kortare tid på grund av skador eller risk för skador på vägen och på grund av annat som kan medföra fara eller hinder för trafiken, eller om det behövs på särskild vinterväg över istäckt vatten.

Omledning av trafik

Trafikverkets driftsentreprenören ska efter begäran av Trafikverket, polis, räddningstjänst stänga av väg och utföra utmärkning för omledning.

Trafikcentral och angränsande områden vars vägnät påverkas ska meddelas innan omledning påbörjas. Avstängning och omledning av trafik ska påbörjas inom tidskraven för "Akut brist" enligt konto 80 Allmänt, Brister. Om trafiken leds om till

en enskild- eller kommunal väg ska detta vägnät inspekteras, såväl före som efter att det använts för omledning³⁹.

Konto 80 Allmänt - Akut brist

Typ av brist	Krav	
Akut brist Till exempel trafiksäkerhetsrisk, skaderisk för tredje part eller risk som medför att skador utan åtgärd ökar drastiskt i omfattning.	Vägklass 1	Åtgärd ska vara påbörjad inom 1 timme och pågå tills bristen inte längre är akut.
	Vägklass 2–5 samt GC-väg	Åtgärd ska vara påbörjad inom 2 timmar och pågå tills bristen inte längre är akut.
Övriga brister i entreprenaden	Vägklass 1–3 samt GC-väg	Arbeten ska vara påbörjade senast nästföljande vardag och ska vara färdigställda inom 10 dagar.
	Vägklass 4-5	Arbeten ska vara påbörjade inom 2 vardagar och ska vara färdigställda inom 15 dagar.

Beskrivning av konto 80 Allmänt- Akut brist. Källa: Trafikverket

När en brist har uppkommit till följd av en extraordinär händelse eller extremt väder, kan entreprenören få förlängd tid för färdigställande, efter beställarens godkännande.

Bärgning respektive flytt av fordon

Det finns en viktig skillnad mellan bärgning och flyttning av fordon. När det gäller bärgning av fordon, i den mer alldagliga betydelsen, är det en skyldighet som åligger den enskilda fordonsägaren.

Väglagen innehåller ingen reglering som ger Trafikverket möjlighet, eller skyldighet, att flytta fordon.

Den reglering som finns är Förordning (1982:198)⁴⁰ om *flyttning* av fordon i vissa fall. Där ges Trafikverket och Polismyndigheten ett antal möjligheter att flytta fordon som står uppställda inom eller i anslutning till vägområdet för sådan allmän väg som staten är väghållare för.

³⁹ Standardbeskrivning för Basunderhåll Väg (SBV) Linderödsåsen

⁴⁰ [Förordning \(1982:198\) om flyttning av fordon i vissa fall](#)

Trafikverket kan i nedan fall flytta fordon:

2 § Utöver vad som framgår av 2 § andra och tredje styckena lagen (1982:129)⁴¹ om flyttning av fordon i vissa fall får ett fordon flyttas i följande fall.

1. Om det är uppställt på en sådan plats eller på ett sådant sätt att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störs.
2. Om det är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande eller parkering och
 - a) försvårar snöröjning, renhållning eller annat arbete på väg,
 - b) det finns stor risk för att fara uppstår, eller
 - c) fordonet varit fortlöpande uppställt på samma plats under minst tre dygn.
4. Om det är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande eller parkering
 - a) på en parkeringsplats som är reserverad för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade,
 - b) i ett körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.fl.,
 - c) på en hållplats enligt 3 kap. 54 § trafikförordningen (1998:1276),
 - d) på eller inom fem meter före ett övergångsställe, en cykelpassage eller en cykelöverfart, eller
 - e) på en gång- eller cykelbana eller i ett cykelfält.
6. Om det är uppställt på en offentlig plats som upplåtits för parkering och det huvudsakliga syftet med uppställningen uppenbarligen är något annat än parkering av fordonet.

Det ska noteras att när det gäller flyttningen av fordon enligt ovan krävs det att fordonen är *uppställda*. Tolkning av uppställda är att det snarare är att fordonen är parkerade snarare än att de kört fast. Ska man vidta flyttning enligt denna lag krävs vidare en viss pappersexercis i form av formella beslut som ska delges.

⁴¹ [Lag \(1982:129\) om flyttning av fordon i vissa fall](#)

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

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

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