

Årsredovisning 2025

Innehåll

Generaldirektörens förord.....	3
1. Om Statens haverikommission.....	4
1.1 Syfte och uppgifter	4
2. Om årsredovisningen	5
2.1 Årsredovisningens disposition	5
2.2 Upplysningar om handläggningstider och avslutade ärenden.....	5
3. Resultatredovisning	6
3.1 Sammanfattande bedömning.....	6
3.2 Iakttagelser från genomförda utredningar.....	7
3.3 Arbetet med förlisningen av M/S Estonia.....	9
3.4 Pågående utredningar den 31 december 2025	10
3.5 Handläggningstider och avslutade ärenden.....	11
3.6 Publicerade rapporter.....	16
3.7 Övrigt säkerhetsarbete och samverkan med andra.....	17
3.8 Utveckling av verksamheten 2025	18
3.9 Kompetensförsörjning.....	19
3.10 Regeringsuppdrag	21
3.11 Ekonomisk översikt	22
4. Finansiell redovisning	24
4.1 Resultaträkning	24
4.2 Balansräkning.....	25
4.3 Anslagsredovisning	26
4.4 Tilläggsupplysningar	27
4.5 Noter.....	29
4.6 Sammanställning över väsentliga uppgifter	33
5. Säkerhetsrekommendationer	34
5.1 Lämnade säkerhetsrekommendationer	34
5.2 Behandlade säkerhetsrekommendationer 2025.....	36
Årsredovisningens undertecknande.....	38

Generaldirektörens förord

Statens haverikommission har ett tydligt uppdrag – att utreda allvarliga olyckor och tillbud i samhället. Våra utredningar fokuserar uteslutande på säkerhetsmässiga aspekter och ställer höga krav på objektivitet, snabbhet och effektivitet.

De senaste åren har präglats av flera omfattande och komplexa olycksutredningar, där utredningarna också belyser andra samhällsutmaningar än rena säkerhetsaspekter. Det har bland annat handlat om ett förändrat klimat och ett förändrat omvärldsläge men också om brister i efterlevnaden av uppsatta normer.

Även om dessa utredningar har ställt oss inför nya utmaningar och varit resurskrävande så har de samtidigt bidragit till värdefull kunskap som lett till att vi kunnat identifiera förbättringsområden för att minska sårbarheter och olycksrisker inom olika samhällsområden.

För att våra utredningar ska leda till faktiska förändringar i samhället måste vi uppfattas som trovärdiga, professionella och ha hög integritet. Allt för att vi ska leva upp till kravet på objektivitet. Genom att öppet och ärligt berätta om vår verksamhet bidrar vi till att människor känner trygghet och tillit till samhällets institutioner och förtroende för transportsystemen. En fråga som blir allt viktigare mot bakgrund av den ökande polariseringen i samhället.

I dagens samhälle sprids information snabbt. Det är en utmaning för oss. Det innebär också en risk att felaktiga uppgifter och förenklade orsaksbeskrivningar får fäste efter en olycka. Som utredningsmyndighet vet vi att orsakerna ofta är komplexa och systemiska. Därför är det viktigt med oberoende olycksutredningar och att korrekta fakta kommuniceras. Våra utredningar bidrar till en saklig diskussion om förbättringsområden, vilket i förlängningen leder till ett robustare och säkrare samhälle.

Från och med 2025 har SHK fått utökade anslag, vilket gör det möjligt att både ersättningsrekrytera och nyrekrytera. Det stärker vår förmåga att leva upp till kraven på snabbhet och effektivitet i våra utredningar och möjliggör fortsatt utveckling av myndigheten, inte minst när det gäller kommunikation och att nå ut med våra säkerhetsbudskap. Med dessa förbättrade förutsättningar ser vi med tillförsikt fram emot 2026.

Jonas Bäckstrand
Vikarierande generaldirektör



1. Om Statens haverikommission

1.1 Syfte och uppgifter

Statens haverikommission (SHK) utreder olyckor och allvarliga tillbud från säkerhets-synpunkt oavsett om de inträffat på land, till sjöss eller i luften. Myndighetens olycksutredningar ska sprida kunskap och ge underlag för åtgärder hos myndigheter, företag, organisationer och enskilda som förbättrar säkerheten och minskar risken för olyckor. Verksamheten ska också bidra till att människor kan känna trygghet och tillit till samhällets institutioner och förtroende för transportsystemen. I uppdraget ingår också att bedöma de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort i samband med en olycka.

På en övergripande nivå definierar SHK syftet med verksamheten på följande sätt:

Vi finns för din och andras säkerhet. Våra olycksutredningar ger kunskap som räddar liv och ökar säkerheten i samhället.

Syftet med myndighetens utredningar är att

- så långt som möjligt klarlägga såväl händelseförlopp som orsaker till den utredda händelsen, liksom skador och effekter i övrigt,
- ge underlag för beslut om åtgärder för att förebygga, eller åtminstone begränsa effekten av, liknande händelser i framtiden, och
- ge underlag för en bedömning av de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort i samband med händelsen och, om det finns skäl för det, för förbättringar av räddningstjänsten.

De utredningar som myndigheten genomför ska slutföras snarast, och om möjligt inom tolv månader från olyckan eller tillbudet.

SHK ska också samverka med berörda säkerhetsmyndigheter i deras olycksförebyggande verksamhet, liksom med andra länders utredningsorgan och vissa internationella organ som verkar inom området.

SHK har långtgående befogenheter för att säkerställa tillgång till det material som behövs för myndighetens utredningar. SHK deltar med experter eller representanter vid internationella olycksutredningar med svensk anknytning. Det gör att myndigheten har hela världen som arbetsfält.

Verksamheten regleras av lag och styrs i hög grad även av bestämmelser på EU-nivå eller av internationella regelverk som Sverige är förpliktigt att följa.

2. Om årsredovisningen

2.1 Årsredovisningens disposition

Statens haverikommissions årsredovisning är disponerad utifrån kraven i förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag. Årsredovisningen består av följande delar:

- Om Statens haverikommission
- Om årsredovisningen
- Resultatredovisning
- Finansiell redovisning
- Säkerhetsrekommendationer
- Årsredovisningens undertecknande

2.2 Upplysningar om handläggningstider och avslutade ärenden

Avsnittet om handläggningstider för publicerade rapporter och avslutade ärenden presenteras samlat för myndigheten och redovisas för de tre senaste åren. Därutöver kommenteras uppgifterna och andra förhållanden av intresse för bedömningen av verksamhetens resultat. Vidare presenteras även ett antal resultatindikatorer för myndigheten.

Statistik redovisas för myndighetens utredningsområden:

- Civil sjöfart
- Spårbunden trafik
- Civil luftfart
- Militär verksamhet
- Vägtrafikhändelser och övriga olyckor

Statistiken presenteras för varje utredningsområde med avseende på

- det totala antalet inkomna och avgjorda ärenden,
- publicerade slutrapporter inom respektive område,
- antalet ärenden som föranlett beslut om inledande av utredning eller beslut om att genomföra en så kallad preliminär bedömning (en fördjupande bedömning av ärendet som under vissa förutsättningar ska göras vid sjöhändelser) och
- antalet pågående utredningar vid årets slut.

För publicerade rapporter finns statistik för genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid i månader.

Nyinkomna ärenden avser alla händelser som under året rapporterats in till myndigheten. Avgjorda ärenden avser alla sådana ärenden som avslutats under året antingen genom ett beslut att inte utreda eller genom en avlämnad slutrapport. Inledda utredningar avser de händelser som myndigheten under året har beslutat att utreda. Publicerade slutrapporter avser utredningar som är slutförda under året och vars slutrapporter har givits ut.

3. Resultatredovisning

3.1 Sammanfattande bedömning

De senaste åren har präglats av ett antal omfattande och komplexa utredningar. Flera av dessa har slutrapporterats under 2025 och tar upp allvarliga säkerhetsbrister och angelägna utvecklingsområden.

Ett sådant exempel är utredningen av grundstötningen med fartyget Marco Polo och det efterföljande oljeutsläppet i Blekinge skärgård, som visar på behovet av att stärka samhällets förmåga att hantera större fartygsolyckor. Utredningen av branden på Liseberg Oceana Vattenvärld belyser allvarliga brister i säkerhetskulturen på en byggarbetsplats, vilka fick förödande konsekvenser. Vidare kan nämnas utredningen av skredet på E6 i Stenungsund. Utredningen var komplex och tog mer än ett och ett halvt år att slutföra. Den har dock redan lett till att regeringen gett Boverket i uppdrag att utreda potentiella förbättringar av plan- och bygglagstiftningen, i syfte att förebygga framtida ras och skred.

Efter fem års arbete med den preliminära bedömningen gällande passagerarfartyget M/S Estonia har en gemensam, estnisk-finsk-svensk, slutrapport publicerats under 2025. Syftet med bedömningen var bland annat att beskriva orsakerna till tidigare okända skador i fartygets skrov. Arbetet har varit omfattande och krävt stora resurser, vilket belastat myndigheten hårt. Samtidigt har formerna för utredningsarbetet fört med sig ökad kunskap hos myndigheten om bland annat möjligheterna att använda avancerad teknologi, som t.ex. fotogrammetri, vid olycksplatsundersökningar.

När det gäller internationella inslag i våra utredningar kan bland annat nämnas utredningen av ett allvarligt tillbud med en startande Embraer från Bromma. Efter god samverkan med bland annat flygplanstillverkaren i Brasilien och tillverkaren av vissa komponenter i USA kunde ett fel i flygplanets styrsystem identifieras, riskreducerande åtgärder vidtas och en ny mjukvara är under utveckling och certifiering.

Vidare har året inneburit ett fortsatt högt inflöde av nya ärenden till myndigheten. Antalet avgjorda ärenden 2025 var 458, vilket kan jämföras med 387 år 2023 och 514 år 2024. Under 2025 publicerades 20 slutrapporter, vilket kan jämföras med 16 under 2024.

Trots den höga arbetsbördan, både i form av hanterade ärenden och publicerade slutrapporter, var den genomsnittliga handläggningstiden för genomförda utredningar 11,8 månader. Det är visserligen längre än 2024 då motsvarande siffra var 11,2 månader, men samtidigt lägre än 2023 då den genomsnittliga handläggningstiden var 12,2 månader.

Andelen utredningar som genomförts inom 12 månader har minskat från 75 procent under 2024 till 65 procent för 2025. Det hänger främst samman med de omfattande och komplexa utredningar som tillhörde den ingående balansen för 2025. Under året har myndigheten kommit i kapp med utredningsarbetet och den omständigheten att det vid årsskiftet endast fanns två pågående utredningar som passerat 12 månader indikerar att läget är gynnsamt inför 2026.

När det gäller samarbetet med andra säkerhetsutredningsmyndigheter, både nationellt och internationellt, bedömer myndigheten att detta fungerar och utvecklats väl. Bland annat pågår det ett arbete för att tillsammans med allierade länder i NATO, särskilt i Norden, stärka förmågan till samordning och utredning av militära olyckor och tillbud.

Arbetet för att även framgent säkerställa en hög nivå på myndighetens säkerhetsskydd och informationssäkerhet har fortsatt, bland annat genom särskilda utbildningsinsatser och genom att nya styrdokument tagits fram.

Flera av de utredningar som myndigheten genomfört under de senaste åren har kännetecknats av höga krav på tillgänglighet gentemot media och att lämna information om hur arbetet fortskrider. Här kan bland annat nämnas slutrapporteringarna av skredet vid E6 utanför Stenungsund, grundstötningen av Marco Polo och urspårningen på Malmbanan. Även undersökningarna av M/S Estonia har ställt särskilda krav på myndighetens kommunikation.

Arbetet för att sprida kunskap om myndighetens utredningsresultat och iakttagelser om behov av säkerhetshöjande åtgärder inom skilda samhällssektorer har fortsatt och utvecklats. Inför 2026 har myndigheten anställt en kommunikatör och ett arbete har inletts för att stärka myndighetens förmåga till kommunikation och öka möjligheterna att nå ut till berörda branscher med resultaten från myndighetens säkerhetsutredningar.

Sammantaget görs bedömningen att verksamheten bidragit till att stärka det olycksfallsförebyggande arbetet inom en rad samhällssektorer och att verksamheten svarar upp mot de krav som ställs i lag och förordning och i internationella regelverk. Verksamheten är välfungerande och resurseffektiv. De senaste årens omfattande utredningar har dock skett till priset av en hög arbetsbelastning för myndighetens personal. Sedan myndigheten 2025 fått en efterlängtd anslagsökning har nyrekryteringar kunnat ske. Det bedöms medföra att myndighetens förmåga kan vidmakthållas och även stärkas på sikt.

3.2 Iakttagelser från genomförda utredningar

Nedan redogörs för ett antal mer betydelsefulla iakttagelser från slutrapporter som publicerats under 2025 eller i början 2026 och där merparten av arbetet skett under 2025.

Skred vid E6 utanför Stenungsund (SHK 2025:10)

Ett skred inträffade under natten den 23 september 2023 vid E6 utanför Stenungsund. Händelsen ledde till omfattande skador på infrastruktur och i miljön. Bland annat rasade och förflyttades stora delar av vägbanan på E6. Ingen person blev allvarligt skadad. En omfattande räddningsinsats genomfördes för att säkra att ingen person kom till skada och för att vidare förhindra skador i miljön.

SHK rekommenderade i sin slutrapport Stenungsunds kommun att stärka sin förmåga att hantera geotekniska säkerhetsfrågor och säkerställa att den strategi som tidigare aviserats avseende skred, ras och erosion kommer till stånd. Stenungsunds kommun har vidtagit åtgärder i enlighet med rekommendationen.

Vidare lämnade haverikommissionen en rekommendation till regeringen att överväga att ge Boverket i uppdrag att utreda relevanta förbättringar av lämplighetsprövningen i plan- och bygglagstiftningen och i detaljplaneprocessen. Regeringen har därefter gett Boverket ett sådant uppdrag.

Urspårning i Vassijaure på Malmbanan (SHK 2025:09)

Den 17 december 2023 inträffade en allvarlig urspårning i Vassijaure på Malmbanan, cirka en mil från norska gränsen. Tåget hade gått delvis urspårat i cirka 15 kilometer innan det

spårade ur med totalt 10 vagnar och stannade i Vassijaure. Ett flertal vagnar välte. Urspårningen fick stora konsekvenser för trafiken på Malmbanan och järnvägen öppnade i begränsad utsträckning först den 20 februari 2024.

Utredningen visade att det sannolikt var flera samverkande faktorer som påverkade ett hjul och medförde att det brast från löpbanan till navet på hjulaxeln. Hjulet förlorade sin presspassning och förflyttades sig inåt på axeln och gick vid sidan av rälen i 15 km.

SHK konstaterade att det krävs framtida studier och forskning liksom mer detaljerade analyser för att bättre förklara och reducera risken för utmattningsskador i hjulfläsen. Mot bakgrund av de åtgärder som vidtagits av LKAB Malmtrafik AB och den forskning som bedrivs vid Chalmers tekniska högskola avstod SHK från att lämna några säkerhetsrekommendationer.

Branden på Liseberg Oceana Vattenvärld (SHK 2025:05)

På morgonen den 12 februari 2024, startade en brand i en av vattenrutschkanorna på den blivande vattenvärlden Oceana. Branden spred sig snabbt vidare i vattenattraktionerna och en brandgasexplosion inträffade som medförde stora skador på byggnaden. En person omkom i samband med branden.

Arbetena var i slutskedet inför färdigställandet av vattenvärlden. På olycksdagen pågick bland annat arbete med elmuffsvetsning i anslutning till en av vattenrutschkanorna. Branden startade sannolikt till följd av brister i montage av omledningsrör som medförde att de överhettades och därefter fattade eld.

SHK:s utredning visar att det fanns brister i det systematiska arbetsmiljöarbetet på byggarbetsplatsen som medförde att arbetet med omledningsrören utfördes utan tillräckliga förutsättningar. Bristerna rörde kunskaper om riskerna med arbetet, utförandet och planeringen. Detta medförde att de brandrisker som var förknippade med arbetet inte identifierades och därför inte hanterades.

Händelsen belyser brister i säkerhetskulturen på arbetsplatsen och SHK riktade därför rekommendationer både till verksamhetsutövarna och till tillsynsmyndigheten Arbetsmiljöverket angående säkerhetskultur.

Närsituationer i sjöfarten – Eskil/Baltic Princess och Ystad/Silverpilen (SHK 2025:15, SHK 2025:16)

Under förra året utredde SHK två uppmärksammade närsituationer.

Lördagen den 7 september 2024 anordnade föreningen Veteranflottiljen ett evenemang vid Gålöbasen i Haninge kommun. Under dagen fick besökare möjlighet att åka med som passagerare på bland annat den före detta robotbåten R142 YSTAD som numera är ett civilt passagerarfartyg. Under morgonen var det mycket tät dimma i området och vid dagens andra tur passerade YSTAD mycket nära aktern på passagerarfartyget SILVERPILEN. YSTAD höll vid tillfället 35–40 knop och det var enbart tillfälligheter som gjorde att fartygen inte kolliderade.

På morgonen den 4 oktober 2024 avgick passagerarfartyget ESKIL från Ålstäket för en resa mot Strömkajen via ett antal bryggor. Det rådde tidvis tät dimma. Under färden uppstod problem med larm, och en huvudmaskinerna stoppades. Befälhavaren och däcksmän

försökte tysta ljudlarmet och arbetade med att försöka återstarta huvudmaskinen, samtidigt som man hade löpande telefonkontakt med den tekniska supporten. ESKIL kom därför oplanerat allt mer åt babordssidan i farleden och hamnade i en närsituation med fartyget BALTIC PRINCESS. Befälhavaren drog på maskinstyrkan och ökade därmed farten och girade samtidigt kraftigt åt styrbord för att köra sig ur situationen.

Vid båda händelserna framfördes fartygen under nedsatt sikt på grund av dimma. Detta ställde höga krav på planering, fartanpassning och uppföljning av omgivande trafik. I båda händelserna förlorade emellertid besättningen kontroll över omgivande trafik under pågående färd. Utredningarna visar på utmaningarna med att fortsatt vara koncentrerad på navigationen även under hög arbetsbelastning och vikten av att besättningen är väl förtrogen med de tekniska systemen ombord.

Stridsbåt – grundstötning i Göteborgs skärgård (SHK 2026:02)

På kvällen den 25 februari 2025 inträffade en olycka med en stridsbåt 90 H under en navigationsövning i Göteborgs skärgård. Stridsbåten kolliderade med ett skär och körde på grund i hög fart. Alla fyra ombord skadades.

Olyckan inträffade i samband med att värnpliktiga elever var under utbildning till stridsbåtsförare. Övningen genomfördes i mörker och vid navigeringen användes båtsportskort och radar. Det fanns risker vid övningen som inte blev omhändertagna. Det gjordes inte heller några riskreducerande åtgärder med hänsyn till de rådande väder- och mörkerförhållandena.

Räddningsinsatsen försvårades av en otydlig ledningsstruktur som fördröjde omhändertagandet av de skadade.

3.3 Arbetet med förlisningen av M/S Estonia

Passagerarfartyget ESTONIA sjönk den 28 september 1994 under en resa från Tallinn till Stockholm. Av de 989 personer som fanns ombord omkom 852 personer. I enlighet med en överenskommelse mellan statsministrarna i Estland, Finland och Sverige bildades en gemensam utredningskommission (JAIC) som undersökte olyckan. En slutrapport publicerades i december 1997.

Den 28 september 2020 publicerades ett filmmaterial som visade hål i fartygets styrbords-sida. Estlands säkerhetsutredningsmyndighet inledde en preliminär bedömning av de nya uppgifterna och begärde bistånd av motsvarande myndigheter i Finland och Sverige. Olycksutredningscentralen i Finland och Statens haverikommission i Sverige beslutade att bistå den estniska myndigheten i sin bedömning.

Syftet med en preliminär bedömning efter en sjöolycka är normalt att överväga om en haveriutredning ska inledas. I detta fall syftade den preliminära bedömningen till att överväga om den nya informationen ger anledning att revidera de slutsatser som drogs i 1997 års rapport, om nya utredningsåtgärder bör vidtas och i så fall vilka.

Utredningsmyndigheterna i Estland och Sverige genomförde tillsammans med andra aktörer sex omfattande undersökningar på olycksplatsen under åren 2021–2024. Utredningsarbetet har varit mycket omfattande och krävt extraordinära resurser.

En slutrapport publicerades den 16 december 2025. Utredningsmyndigheterna konstaterade att fartyget sjönk till följd av att bogstrukturen kollapsade i likhet med de slutsatser som drogs av 1997 års utredning. Skadorna på fartygets styrbordssida, som uppmärksammades 2020, uppkom när fartyget träffade botten där det finns berg i dagen. Till skillnad mot 1997 års utredning konstaterade utredningsmyndigheterna att fartyget inte varit sjövärdigt och inte borde ha tillåtits att gå i trafik på rutten Tallinn–Stockholm.

3.4 Pågående utredningar den 31 december 2025

Vid årets slut pågick 18 utredningar. Myndigheten deltar även i 11 internationella utredningar. För de utredningar där en slutrapport publicerats före denna årsredovisnings färdigställande anges även rapportnummer.

Civil sjöfart

S-295/24	Brand ombord på ett fartyg på väg från Polen till Sverige (SHK 2026:01)
S-88/25	Man över bord i samband med fiske utanför Tjörn
S-93/25	Maskinrumsbrand utanför Strömstad
S-127/25	Fartygsförlisning utanför Piteå
S-128/25	Grundstötning utanför Landskrona
S-199/25	Förlist fiskebåt utanför Hållö
S-253/25	Man över bord ifrån svenskt fartyg utanför Svalbard

SHK deltar även i tre utredningar som leds av utredningsmyndigheterna i Storbritannien, Tyskland respektive Norge.

Spårbunden trafik

J-4/25	Personolycka på Malmö godsbangård
J-9/25	Spårvagnsolycka i centrala Göteborg

Civil luftfart

L-132/24	Allvarligt tillbud med ett flygplan sydväst om Örebro flygplats
L-54/25	Olycka i samband med landning med ett luftfartyg i Halmstad
L-64/25	Olycka i samband med en flygning på väg till Stockholm/Skavsta flygplats
L-68/25	Olycka med ett flygplan i samband med start från Skånes Fagerhults flygfält
L-75/25	Olycka med ett flygplan vid Norrtälje Roslagens flygplats
L-100/25	Olycka under utbildning med en helikopter på Säve flygfält

SHK deltar även som expert eller ackrediterad representant i åtta internationella luftfarts-ärenden.

Militära händelser

M-2/25	Stridsbåt – grundstötning i Göteborgs skärgård (SHK 2026:02)
--------	--

Övriga händelser

- O-3/25 Lavinolycka i samband med heliskiing i närheten av Abisko
O-7/25 Händelser i samband med ett regnoväder i Västernorrland

Nedan beskrivs närmare några av de mer betydande större utredningar som inletts under 2025 eller tidigare och som ännu inte slutrapporterats.

Spårvagnsolycka i centrala Göteborg

Natten till midsommarafton, den 20 juni 2025, accelererade en spårvagn ner längs Vasagatan och spårade ur i korsningen med Kungsportsavenyn för att därefter fortsätta över korsningen in i en mindre restaurang belägen i mitten av Vasagatan. Tre personer fick allvarliga skador och fem personer fick lindriga skador. Det uppstod omfattande skador på spårvagnen och restaurangen. Utredningen berör bland annat utformningen av säkerhetsgreppets funktion för att hantera risken vid plötsligt sjukdomsfall hos föraren.

Lavinolycka i samband med heliskiing i närheten av Abisko

Den 20 mars omkom två personer i en lavinolycka i samband med helikopterskidåkning. Ytterligare två personer skadades i samband med olyckan. Utredningen berör bland annat frågor om guidad skidåkning, lavinprognoser och riskhantering i samband med helikopterskidåkning.

Händelser i samband med ett regnoväder i Västernorrland

Den 6–7 september 2025 drabbades delar av Västernorrlands län av ett kraftigt regnoväder. Kommunerna Härnösand, Kramfors, Sollefteå och Örnsköldsvik drabbades hårdast.

Regnen orsakade bland annat två tågurspårningar och att ett 40-tal vägar fick stängas av. En person omkom i en bilolycka efter att en väg spolats bort. Skadorna, bland annat på infrastruktur, blev omfattande och orsakade stora trafikstörningar som fick betydande konsekvenser för samhället.

Utredningen berör samhällets förmåga att hantera extremväder och behovet av att anpassa infrastruktur i förändrat klimat.

3.5 Handläggningstider och avslutade ärenden

Resultatindikatorer och myndighetsgemensamma resultat

Nedan presenteras de särskilda resultatindikatorer som myndigheten redovisar i förhållande till de uppgifter och mål som myndigheten har samt några övriga myndighetsgemensamma resultat för åren 2023–2025.

Resultatindikatorer

Tabell 1. Resultatindikatorer 2023–2025

Resultatindikatorer	2023	2024	2025
Antal publicerade slutrapporter	14	16	20
Andel rapporter där händelseförlopp och sannolik olycksorsak har kunnat fastställas	93%	100%	100%
Andel publicerade rapporter inom 12 månader	50%	75%	65%
Antal rapporter där säkerhetsrekommendationer lämnats	8	11	10
Antal lämnade säkerhetsrekommendationer	26	43	32
- Varav säkerhetsrekommendationer avseende räddningstjänst	6	4	3
Antal färdigbehandlade säkerhetsrekommendationer	61	33	37
Antal säkerhetsrekommendationer med tillfredsställande svar	56	33	34
- Varav delvis tillfredsställande	6	2	3
Antal säkerhetsrekommendationer med ej tillfredsställande svar	5	0	3

Verksamheten är i stort helt händelsestyrd men antalet utredningar och publicerade slutrapporter är ändå relativt stabil mellan åren.

Myndigheten har under 2025 publicerat 20 slutrapporter. Motsvarande siffra för 2024 var 16 rapporter och under 2023 publicerades 14 rapporter.

Under 2025 slutfördes 65 procent av rapporterna inom tolv månader (13 av 20). För 2024 var andelen 75 procent (12 av 16) och för 2023 50 procent (7 av 14). Myndigheten har även under 2025 haft ett antal resurskrävande utredningar vilket påverkat handläggningstiderna.

Antalet lämnade säkerhetsrekommendationer är inte något heltäckande mått på de förbättringar av säkerheten som myndighetens verksamhet bidrar till. Det är vanligt förekommande att berörda aktörer vidtar åtgärder redan under pågående utredning. Ibland medför detta att det inte finns skäl att lämna någon rekommendation. Att en rapport saknar säkerhetsrekommendationer behöver inte heller betyda att rapporten inte leder till åtgärder för ökad säkerhet.

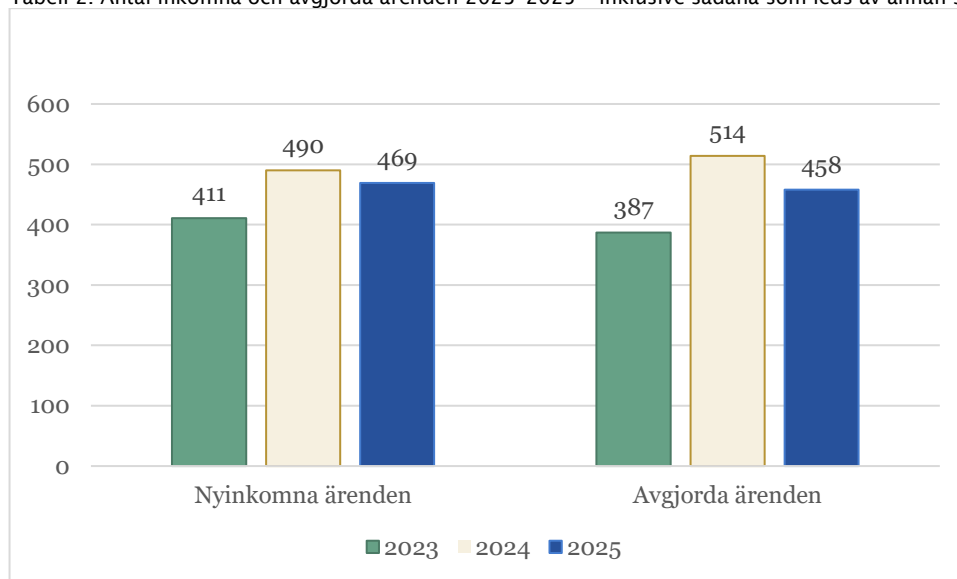
SHK har lämnat säkerhetsrekommendationer i tio av de publicerade slutrapporterna. Sammanlagt har myndigheten lämnat 37 säkerhetsrekommendationer. Antalet lämnade säkerhetsrekommendationer har minskat 2025 i jämförelse med 2024 men har ökat i jämförelse med 2023. För 2025 har tre säkerhetsrekommendationer avseende förbättring av räddningstjänsten lämnats.

Ett rekommendationssvar anses vara tillfredsställande om syftet med säkerhetsrekommendationen bedöms som uppfyllt, även om mottagaren har valt en annan metod för genomförandet. Om mottagaren har tagit slutlig ställning till säkerhetsrekommendationen och inte vidtagit åtgärder eller vidtagit åtgärder som SHK inte bedömt som ändamålsenliga bedöms rekommendationssvaret som inte tillfredsställande. Detsamma gäller om mottagaren inte lämnat något svar inom den föreskrivna tiden. I avsnitt 5 redogörs för årets lämnade och behandlade säkerhetsrekommendationer med delvis eller ej tillfredsställande svar.

Sammantaget pekar resultatindikatorerna på att myndigheten fullgjort sina uppgifter enligt lag och förordning. Visserligen har andelen slutrapporter som publicerats inom 12 månader minskat till 65 procent (13 av 20) där motsvarande siffra för 2024 var 75 procent (12 av 16). Samtidigt är dock såväl genomsnittet som medianen för handläggningstiderna lägre än 12 månader. Antalet utredningar som vid årsskiftet pågått mer än 12 månader var bara 2 vilket kan jämföras med 4 vid utgången av 2024. Det skapar goda förutsättningar att ytterligare korta handläggningstiderna under det kommande året.

Övriga myndighetsgemensamma resultat

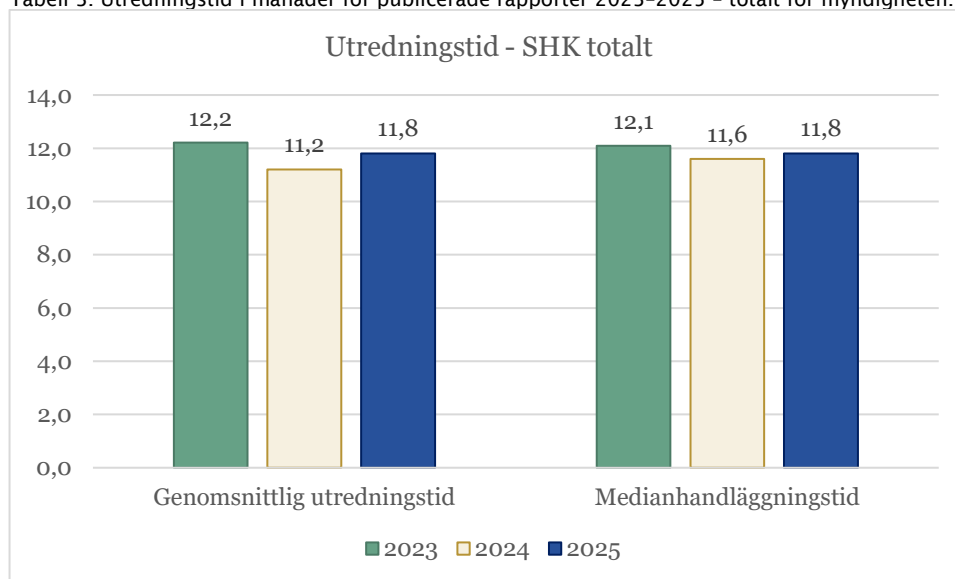
Tabell 2. Antal inkomna och avgjorda ärenden 2023–2025 – inklusive sådana som leds av annan stat.



Antalet inkomna ärenden till myndigheten har minskat något under 2025. Minskningen är främst hänförlig till att antalet luftfartsärenden och ärenden avseende militära händelser har minskat. Antalet sjöfartsärenden har ökat. Övriga utredningsområden ligger relativt stabilt mellan åren (se även tabell 4).

SHK har i princip inte några balanser. En bedömning av om ett ärende ska utredas eller inte påbörjas så snart ärendet kommit in. Beslut om utredning fattas vanligtvis inom ett par veckor från att ärendet kommit in.

Tabell 3. Utredningstid i månader för publicerade rapporter 2023–2025 – totalt för myndigheten.



Under åren 2023–2025 har myndighetens utredningsresurser varit begränsade. Flera av de utredningar som genomförts har varit komplexa och resurskrävande. Parallellt har också stora resurser lagts på utredningsaktiviteter i den preliminära bedömningen avseende M/S Estonia. Även flera vakanser har påverkat utredningsarbetet, bland annat beträffande utredningsordförande och räddningstjänstutredare.

Resursläget har påverkat handläggningstiderna och det har tidvis krävts hårda prioriteringar. Att handläggningstiderna trots det ligger på en bra nivå 2025 är ett uttryck för välutvecklade arbetssätt och slimmade rutiner, men har skett till priset av en hög arbetsbelastning under året.

Det ökade anslaget för myndigheten och de rekryteringar som har kunnat ske är en förutsättning för att kunna bibehålla hög kvalitet i utredningsarbetet och en acceptabel arbetsbelastning för personalen.

Ärendestatistik per utredningsområde

Nedan återfinns en översikt med statistik avseende ärenden, publicerade slutrapporter och utredningar samt utredningstid för våra olika utredningsområden och för jämförelse även för myndigheten totalt.

Med inledda utredningar avses utredningar som startat under året. Utredningstid för publicerade rapporter mäts i månader. Pågående utredningar avser de utredningar som pågick vid årets slut. Preliminära bedömningar förekommer endast inom civil sjöfart.

Tabell 4. Ärendestatistik per område.

	Civil sjöfart			Spårbunden trafik			Civil luftfart		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Ärenden									
Inkomna ärenden	263	310	332	18	15	14	97	134	103
Avgjorda ärenden	245	319	320	17	18	14	95	141	104
Rapporter och utredningar									
Publicerade rapporter	3	4	8	2	3	2	6	5	8
Sannolik olycksorsak fastställd	3	4	8	2	3	2	5	5	8
Inledda utredningar	5	8	6	3	2	2	4	7	8
Pågående utredningar	5	9	7	3	2	2	4	6	6
Prel. bedömningar	12	10	7	-	-	-	-	-	-
Utredningstid publicerade rapporter									
Genomsnittlig utredningstid	12,8	12,1	12,3	13,2	12,5	14,3	12,6	9,8	9,3
Median utredningstid	12,7	11,9	12,0	13,2	12,7	14,3	12,8	10,0	9,7
	Militära händelser			Övriga händelser			Totalt SHK		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Ärenden									
Inkomna ärenden	22	20	10	11	11	10	411	490	469
Avgjorda ärenden	22	23	10	8	13	10	387	514	458
Rapporter och utredningar									
Publicerade rapporter	2	2	0	1	2	2	14	16	20
Sannolik olycksorsak fastställd	2	2	-	1	2	2	13	16	20
Inledda utredningar	2	0	1	3	1	2	17	18	19
Pågående utredningar	2	0	1	3	2	2	17	19	18
Prel. bedömningar	-	-	-	-	-	-	12	10	7
Utredningstid publicerade rapporter									
Genomsnittlig utredningstid	9,2	13,1	-	12,0	9,2	17,0	12,2	11,2	11,8
Median utredningstid	9,2	13,1	-	12,0	9,2	17,0	12,1	11,6	11,8

3.6 Publicerade rapporter

Under 2025 har 20 slutrapporter och en statusrapport publicerats.

Rapport	Titel	Område
SHK 2025:01	Ursparning med godståg 9915 på Malmbanan	Spårbunden trafik
SHK 2025:02	PAMPUS - Grundstötning utanför Norrbyskär	Civil sjöfart
SHK 2025:03	MARCO POLO - grundstötning i norra Hanöbukten	Civil sjöfart
SHK 2025:04	VIPAN - Grundstötning vid Lerholmen	Civil sjöfart
SHK 2025:05	Brand på Liseberg Oceana vattenvärld i Göteborg	Övriga händelser
SHK 2025:06	Olycka med ett flygplan av modellen Piper PA-28-181	Civil luftfart
SHK 2025:07	Olycka med ett motorsegelflygplan under en kompetenskontroll	Civil luftfart
SHK 2025:08	Olycka med ett flygplan av modellen Piper PA-31-310	Civil luftfart
SHK 2025:09	Ursparning med godståg 9914 på Malmbanan	Spårbunden trafik
SHK 2025:10	Jordskred i Stenungsund	Övriga händelser
SHK 2025:11	Kollision på marken mellan två flygplan opererade av Frivilliga Flygkåren	Civil luftfart
SHK 2025:12	Sandström 495 - olycka med dödlig utgång på Hjälmarén	Civil sjöfart
SHK 2025:13	NOLE - fartygsförlisning	Civil sjöfart
SHK 2025:14	GÖTE II - grundstötning i Göteborgs skärgård	Civil sjöfart
SHK 2025:15	ESKIL och BALTIC PRINCESS i tillbud till kollision	Civil sjöfart
SHK 2025:16	R142 YSTAD och SILVERPILEN - närsituation	Civil sjöfart
SHK 2025:17	Olycka med segelflygplanet SE-UGE i samband med en utelandning	Civil luftfart
SHK 2025:18	Olycka med en helikopter på Enköping/Långtora flygplats	Civil luftfart
SHK 2025:19	Allvarligt tillbud med ett flygplan av typ Embraer-550 Praetor 600	Civil luftfart
SHK 2025:20	Allvarligt tillbud i luftrummet vid Örebro flygplats den 11 december 2024 (Statusrapport)	Civil luftfart
SHK 2025:21	Olycka med ett flygplan av modellen Cessna 172S vid Skövde flygplats	Civil luftfart

3.7 Övrigt säkerhetsarbete och samverkan med andra

En välutvecklad samverkan är en förutsättning för att myndighetens verksamhet ska kunna bidra till färre olyckor och ett säkrare samhälle. Det gäller både i nationella och internationella sammanhang. Samverkan bidrar till att höja kvaliteten på myndighetens olycksutredningar och träffsäkerheten i utfärdade säkerhetsrekommendationer. Samverkan är även en viktig del i arbetet med att ge spridning åt utredningsresultat och den kunskap som tas fram inom myndigheten. Myndighetens samverkan sker dels inom ramen för enskilda olycksutredningar, dels vid löpande samverkansdialoger. Bilaterala samverkansmöten på högsta ledningsnivå sker återkommande.

Ett konkret exempel på den samverkan som myndigheten genomfört under året var en övning med Kustbevakningen, Polismyndigheten och Försvarmaktens flygbärgningsgrupp. Även kommunal räddningstjänst deltog i övningen, som ägde rum i Karlskronas skärgård. Övningen syftade till att stärka myndigheternas förmåga till samverkan vid bärgning av ett militärt flygplan till havs. Övningen involverade flera operativa förmågor från de deltagande myndigheterna, bland annat Kustbevakningens fartyg och dykare från Polismyndighetens specialenhet.

Företrädare för myndigheten har även deltagit som föreläsare vid ett stort antal tillfällen, bland annat för utbildningsanordnare inom transportsektorn och vid branschmöten av olika slag. Exempel på detta är Trafikverksskolans utbildning för spårtrafikutredare, sjöbefäls-skolan i Kalmar, Transportstyrelsens seminarier för flyglärare samt för flygbolag. Vidare har myndigheten medverkat som föreläsare på Fjällsäkerhetsrådets seminarium om olyckor i fjällmiljö.

På den internationella arenan har myndigheten deltagit i en rad aktiviteter för att utveckla verksamheten, bland annat EU:s olika nätverk för olycksutredningsmyndigheter men även globalt. Bland annat deltog myndigheten i ett nystartat internationellt nätverk för spårtrafikutredningsmyndigheter. Myndigheten deltog även vid det internationella nätverket för sjöutredningsmyndigheter. Vid tillfällena presenterade personal från myndigheten aktuella frågeställningar och utredningsresultat av internationellt intresse. Vidare leder en av myndighetens avdelningschefer arbetet med den kollegiala granskningen (peer review programme) av EU:s spårtrafikutredningsmyndigheter.

Inte minst inom luftfartsområdet har samarbetet inom EU bidragit till en stark och enande utveckling. Nya arbetsformer har tidigare tagits fram och etablerats för att medlemsstaterna lättare ska kunna bistå varandra vid mer omfattande olycksutredningar. De har utvecklats på ett djupare plan och också aktiverats i samband med en tragisk storolycka som inträffade och utreddes inom EU under året. Det initiala arbetet med arbetsformerna leddes av SHK:s dåvarande generaldirektör i dennes egenskap av ordförande för EU:s permanenta samarbetsstruktur för olycksutredningar inom civil luftfart (ENCASIA).

Myndighetens utredningsverksamhet inom den civila luftfarten har varit föremål för ENCASIA:s kollegiala granskning (peer review programme). Granskningen syftar bland annat till att bedöma myndighetens förmåga att hantera en omfattande olycksutredning i enlighet med de tvingande EU-regler som finns på området. Resultatet av granskningen innehöll inga anmärkningar. Däremot framhöll granskarna flera arbetssätt som andra utredningsmyndigheter kan upplysas om (s.k. best practices).

Myndigheten har även varit med vid de årliga nordiska mötena inom luftfart, spårtrafik, sjöfart och vägtrafik. Under luftfartsmötet diskuterades bland annat den fortsatta utvecklingen av AI och de möjligheter som det tillför utredningsverksamheten. Säker hantering av luftfartygsvrak med batteri som kraftkälla var ett annat ämne liksom visualiseringar och andra grafiska medel att presentera utredningsresultat med. På motsvarande möte inom spårtrafiken diskuterades aktuella utredningar, bland annat urspårningar och plankorsningsolyckor och på det nordiska mötet inom vägtrafiken diskuterades bland annat utredningen av skredet vid E6 utanför Stenungsund och olyckor vid NATO-övningar där utländska soldater och fordon är inblandade. Vid sjöfartsmötet diskuterades bland annat den ryska skuggflottan i Östersjön.

Det är myndighetens bedömning att såväl det nationella som det internationella samverkansarbetet har fungerat och utvecklats väl.

3.8 Utveckling av verksamheten 2025

Under 2025 har bland annat följande utvecklingsaktiviteter bedrivits på myndigheten.

Natomedlemskapet och uppbyggnaden av totalförsvaret

Det förändrade säkerhetspolitiska läget med den åtföljande utbyggnaden av totalförsvaret för med sig en intensifierad militär övningsverksamhet och innebär också att allt fler uppgifter kommer att utföras av totalförsvarspliktiga i stället för av anställd personal. Det europeiska och transatlantiska försvarssamarbetet har utvecklats, vilket redan medfört fler övningar med utländsk militär närvaro i Sverige och svensk militär närvaro utomlands. Sveriges medlemskap i försvarsalliansen Nato förstärker den utvecklingen.

Utvecklingen accentuerar betydelsen av de olycksutredningar som SHK genomför på det militära området. Inte minst medlemskapet i Nato påverkar myndighetens verksamhet på flera sätt. Det förberedelsearbete som inleddes 2023 för att bedöma konsekvenserna för myndigheten av ett Natomedlemskap och för att anpassa verksamheten till en ökad militär verksamhet i Sverige och vårt närområde har fortsatt och intensifierats. Arbetet bedrivs i nära samverkan med Försvarsmakten. Bedömningen är att verksamheten vid SHK har kunnat integreras väl i det nya landskap som Natomedlemskapet innebär.

För att stärka förmågan att utreda militära händelser som involverar flera Natoländer deltar myndigheten i en samverkansgrupp med en handfull nuvarande Natomedlemmar. Syftet är att utarbeta rutiner och öva inför olika typer av olycksscenarier som involverar olycksutredningsmyndigheter från olika Natoländer. Arbetet bedrivs bland annat med förebild från motsvarande samarbetsformer inom den civila luftfarten (Nordic Accident Investigation Group). Arbetet bedrivs på initiativ från SHK och Statens havarikommisjion i Norge.

Ny teknik

Möjligheten att tillgå data som kan hjälpa till att fastställa händelseförloppet i en utredning förändras kontinuerligt givet den snabba tekniska utvecklingen. Det ställer i sin tur höga krav på myndigheten ur ett kompetensperspektiv, i synnerhet inom luftfarten. Traditionellt sett finns krav på s.k. svarta lådor för registrering av data i olika former. Utveckling, digitalisering och tillgång till data från andra källor, exempelvis sociala medier, gör att det finns möjlighet att inhämta och sammanfoga data vilket kan bidra ur ett större perspektiv för att förstå faktorer som direkt eller indirekt kan ha påverkat ett händelseförlopp. Även

luftfartyg inom allmänflyget får mer avancerad utrustning med inspelningsmöjligheter och minnesfunktioner.

Under året har myndighetens förmåga att hantera och bearbeta data ökat, vilket i sin tur möjliggjort djupare analyser. Detta har bland annat skett genom beräkningsprogram och visualiseringar vilka även gör det möjligt att nå fler och bredare målgrupper.

Under 2025 har ett samarbetsavtal avseende ett AI-partnerskap för offentlig verksamhet tecknats med RISE. En AI-policy och riktlinjer för användning av AI i verksamheten har tagits fram och utbildningsinsatser och erfarenhetsutbyten har genomförts.

Utveckling av kommunikationsverksamheten

De senaste åren har efterfrågan på information om myndighetens verksamhet ökat markant. Inte minst den preliminära bedömningen gällande M/S ESTONIA ställde stora krav på insyn och tillgänglighet. Kraven på tillgänglighet har ökat ytterligare med anledning av de stora och publikt uppmärksammade utredningar som slutrapporterats under året. Bland annat utredningen av skredet i Stenungsund och branden på Oceana Vattenvärld har ställt stora krav på myndigheten och personalen att parallellt hantera både utredningsarbetet och att löpande informera berörda aktörer och media om arbetet. Antalet mediaförfrågningar till myndigheten har fortsatt att ligga på en mycket hög nivå även under 2025.

En välutvecklad förmåga att kommunicera myndighetens verksamhet och utredningsresultat är avgörande för att myndighetens arbete ska kunna bidra till färre olyckor och ökad säkerhet. Mot denna bakgrund har en rad aktiviteter genomförts för att utveckla myndighetens kommunikation. Bland annat har ett antal podcasts spelats in för att nå en bredare målgrupp och sprida erfarenheter och branschövergripande säkerhetsfrågor. För att ytterligare stärka upp myndighetens förmåga att kommunicera de risker och säkerhets- höjande åtgärder som samhället behöver hantera har en kommunikatör anställts.

3.9 Kompetensförsörjning

Myndigheten ska redovisa de åtgärder som har vidtagits i syfte att säkerställa att kompetens finns för att fullgöra de uppgifter som framgår av myndighetens instruktion och av vad regeringen, i förekommande fall, har angett i regleringsbrev eller i något annat beslut (3 kap. 3 § förordningen om årsredovisning och budgetunderlag). I redovisningen ska det ingå en bedömning av hur de vidtagna åtgärderna sammantaget har bidragit till fullgörandet av dessa uppgifter.

Allmänt

Vid utgången av 2025 hade SHK 33 anställda, 13 kvinnor och 20 män. En kvinna var tjänstledig. Genomsnittsåldern vid myndigheten var 54 år. Under året har två kvinnor och två män anställts med tillsvidareanställning.

I tabell 5 redovisas antal årsarbetskrafter och medelantalet anställda 2023–2025 fördelat på kvinnor och män. I övrigt anlitar myndigheten, i enlighet med myndighetens instruktion, experter och sakkunniga inom olika områden för att biträda myndigheten i utrednings- verksamheten. SHK har även anlitat konsulter för att stärka kommunikationsverksamheten och hanteringen av verksjuridiska frågor.

Myndighetens it-drift och support hanteras sedan 2020 av Försäkringskassan. Ekonomi- och löneadministration hanteras av Statens servicecenter där myndigheten är fullservicekund.

Tabell 5. Antal och medelantalet anställda 2023-2025.¹

	2023	2024	2025
Antal årsarbetskrafter	28	29	28,4
- Varav kvinnor	9,5	9,0	9,5
- Varav män	18,3	20,0	18,9
Medeltalet anställda	31	32	31
- Varav kvinnor	11	11	12
- Varav män	20	21	19
Antal anställda vid årets slut	31	32	33
Haveriutredare	20	21	22
- Varav kvinnor	4	4	6
- Varav män	16	17	16
Administrativ personal	7	7	7
- Varav kvinnor	6	6	6
- Varav män	1	1	1
Chefer	4	4	4
- Varav kvinnor	1	1	1
- Varav män	3	3	3

Attrahera och rekrytera

Vid rekrytering av utredare ställs krav på flerårig erfarenhet från det sökta kompetensområdet och god förmåga att uttrycka sig i tal och skrift. De sökandes teoretiska och praktiska kompetens undersöks i normalfallet genom tester. Stor vikt fästs vid sökandenas personliga egenskaper och analytiska förmåga. Myndigheten har hittills inte upplevt att det är svårt att rekrytera kvalificerad personal.

Den låga andelen och antalet kvinnliga haveriutredare är fortsatt bekymmersam. För att hitta kvalificerade kvinnliga sökande till utredartjänster krävs därför ytterligare ansträngningar och myndigheten arbetar aktivt för en jämnare könsfördelning. Ett riktvärde för arbetet är att andelen haveriutredare som är kvinnor ska uppgå till 30 procent år 2026 och 40 procent år 2030. Under året har en aktivitetsplan för att främja en jämnare fördelning mellan antalet kvinnor och män som är haveriutredare tagits fram. Myndigheten har vid flera olika samverkansforum tagit upp frågan hur vi kan attrahera kvalificerade kvinnliga sökande från branscher som traditionellt är mansdominerade.

Utveckla och behålla

Myndighetens uppgifter ställer höga krav på medarbetarnas erfarenhet och kompetens. Den obligatoriska kompetensen vid anställning av utredare består av teoretiska kunskaper och

¹ Tjänstledig personal ingår inte i antalet årsarbetskrafter men ingår i medeltalet anställda och anställda vid årets slut.

praktisk erfarenhet inom det egna utredningsområdet respektive det egna yrkestekniska området.

Nyanställda medarbetare genomgår ett omfattande introduktionsprogram. Samtliga medarbetares kompetens uppdateras, underhålls och utvecklas fortlöpande med hjälp av lärande i arbetet samt fortsättnings- och repetitionsutbildningar. SHK erbjuder moderna och generösa villkor, bland annat förtroendearbetstid och möjlighet till distansarbete.

Sammanfattande bedömning

SHK uppfyller de kompetenskrav som ställs i myndighetsinstruktionen². Arbetet med kompetensförsörjningen har bidragit till att myndigheten kan fullgöra sina uppgifter.

Inlärningsperioden för en nyanställd utredare är lång. Det innebär att myndigheten blir sårbar, och det blir också kostnadskrävande om det ska vara möjligt för en nyanställd ersättare att gå parallellt med den som ska sluta, för att på så sätt säkerställa kompetensöverföring. Myndighetens ekonomiska läge har hittills inte medgett den sortens kompetensöverföring.

Myndigheten står inför flera pensionsavgångar. Detta innebär att vi behöver lägga ytterligare vikt vid den långsiktiga kompetensförsörjningen.

Fördelningen mellan antalet kvinnor och män som är utredare är alltför ojämn, även om en viss förbättring skett under de senaste två åren. Fortsatta ansträngningar för att rekrytera fler kvinnor som haveriutredare är därför nödvändiga.

Ett flertal resurskrävande utredningar och ett högt ärendeflöde i övrigt har medfört att arbetsbelastningen även 2025 varit mycket hög för delar av personalen.

De satsningar som nu görs på myndigheten i form av resurstillskott kan sannolikt bidra till en mer hanterlig arbetssituation och mer gynnsam arbetsmiljö framöver.

3.10 Regeringsuppdrag

Informations och cybersäkerhet

SHK ska övergripande redogöra för hur myndigheten arbetat för att förvalta och utveckla sin informations- och cybersäkerhet och för hur den planerar för att möta framtida behov. Myndigheten ska särskilt redogöra för hur den utvärderat det egna informations- och cybersäkerhetsarbetet genom användning av verktyg som Cybersäkerhetskollen eller motsvarande, samt om några åtgärder vidtagits med anledning av resultatet.

SHK bedriver ett systematiskt och riskbaserat informationssäkerhetsarbete utifrån MSBFS 2020:6 föreskrifter om statliga myndigheters informationssäkerhet. Sedan hösten 2020 hanteras myndighetens it-drift och support av Försäkringskassan enligt en samverkansöverenskommelse. Huvudsyftet är att säkerställa en säker och långsiktigt hållbar lösning för myndighetens it-drift.

² Minst en av haveriutredarna vid myndigheten ska vara jurist och ha domarerfarenhet. I övrigt ska det finnas haveriutredare med flygoperativ, flygteknisk, sjöoperativ, sjöteknisk, järnvägsoperativ, järnvägsteknisk och allmän teknisk sakkunskap, sakkunskap inom området befolkningsskydd och räddningstjänst samt beteendevetenskaplig sakkunskap.

Myndigheten har under året följt upp informationssäkerhetsarbetet med stöd av verktyget Cybersäkerhetskollen. Uppföljningen har lett till att flera förbättringsåtgärder har identifierats, planerats och genomförande har påbörjats. Myndigheten har även kartlagt och sammanställt samtliga relevanta krav, förordningar, föreskrifter och standarder på området samt genomfört en gapanalys i förhållande till myndighetens styrdokument och övergripande arbetssätt. Medarbetarnas kunskaper om informationssäkerhet har undersökts genom en enkät.

De åtgärder som har identifierats och de aktiviteter som ha planerats har sammanställts i en färdplan för informationssäkerhetsarbetet de kommande åren. Färdplanen följs upp och stäms av regelbundet i myndighetens ledningsgrupp.

Under året har flera aktiviteter genomförts. Bland annat har introduktionen av nyanställda utvecklats. Arbetet med omvärldsbevakning har systematiserats och dokumenterats ytterligare. Myndigheten har även infört Enterprise Mobility Management (EMM), vilket möjliggör säker hantering av mobila enheter och appar. Under oktober genomfördes en säkerhetsmånad med publicering av veckovisa tips för att öka medvetenheten om cybersäkerhet i organisationen. Säkerhetsmånaden kommer att bli en årligen återkommande aktivitet. Alla medarbetare har även tagit del av en föreläsning om påverkan och hotbilder. Styrdokument och dokumentstruktur har uppdaterats för att förenkla och förtydliga för användarna. Bland annat har IT-policyn setts över och uppdaterats.

Regeringsuppdrag återrapporterade i annan ordning

Under 2025 har SHK även återrapporterat följande.

Prognoser 2025–2028

SHK har i enlighet med myndighetens regleringsbrev för 2025 rapporterat in prognoser i Hermes per den 3 februari, 25 april, 25 juli och 20 oktober (A-21/25).

3.11 Ekonomisk översikt

I avsnittet redovisas kostnader och finansiering 2023–2025. SHK redovisar i årsredovisningen verksamheten och kostnader som ett verksamhetsområde.

Alla belopp redovisas i tusentals kronor (tkr). Till följd av detta kan summeringsdifferenser förekomma. Myndighetens finansiella redovisning återfinns i avsnitt 4.

De sammanlagda kostnaderna för 2025 uppgår till 63 127 tkr varav utfallet på anslaget 62 822 tkr och övriga intäkter var 305 tkr, se tabell 6. Årets anslagstilldelning uppgick till 65 802 tkr och tillsammans med anslagssparande om 1 347 tkr från 2024 uppgick disponibla medel för 2025 till 67 149 tkr.

Tabell 6. Totala kostnader och intäkter 2023–2025 (tkr).

	2023	2024	2025
Totala kostnader	78 027	67 783	63 127
Totala intäkter	78 027	67 783	63 127
- Varav anslag	77 269	67 128	62 822
- Varav övriga intäkter	758	655	305

Myndighetens verksamhet är i princip helt anslagsfinansierad. Några mindre intäkter förekommer, bland annat kostnadsersättning för resor och logi vid deltagande vid EU-möten. Kostnadsersättning för hantering av vrak och det högre ränteläget har även givit en del ränteintäkter.

Tabell 7. Kostnader 2023–2025 (tkr).

	2023	2024	2025
Kostnader för personal	39 952	44 049	41 589
Kostnader för lokaler	3 747	3 994	4 291
Övriga driftskostnader	34 102	19 365	16 705
Finansiella kostnader	143	59	40
Avskrivningar och nedskrivningar	83	315	502
Totalt	78 027	67 783	63 127

Myndighetens väsentligt högre kostnader 2023 i jämförelse med 2025 är främst hänförliga till extraordinära utredningskostnader. År 2023 hade myndigheten kostnader för utredningsaktiviteter avseende M/S ESTONIA om 25 000 tkr. För 2024 hade myndigheten kostnader på 7 600 tkr för utredningen om skredet vid E6 utanför Stenungsund. De lägre kostnaderna för personal 2025 beror främst på minskade pensionskostnader.

4. Finansiell redovisning

Alla belopp redovisas i tusentals kronor (tkr) om inget annat anges. Till följd av detta kan summeringsdifferenser förekomma.

4.1 Resultaträkning

(tkr)	Not	2025	2024
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag	1	62 822	67 128
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2	6	10
Intäkter av bidrag		81	110
Finansiella intäkter	3	218	535
Summa		63 127	67 783
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	4	-41 589	-44 049
Kostnader för lokaler		-4 291	-3 994
Övriga driftkostnader	5	-16 705	-19 365
Finansiella kostnader	6	-40	-59
Avskrivningar och nedskrivningar		-502	-315
Summa		-63 127	-67 783
Verksamhetsutfall		0	0
Årets kapitalförändring		0	0

4.2 Balansräkning

(tkr)	Not	2025-12-31	2024-12-31
TILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Balanserade utgifter för utveckling	7	0	0
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	8	983	1 305
Summa		983	1 305
Materiella anläggningstillgångar			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	9	87	111
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	10	544	602
Summa		632	713
Kortfristiga fordringar			
Fordringar hos andra myndigheter	11	611	815
Övriga kortfristiga fordringar	12	0	3
Summa		611	818
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	13	1 030	943
Summa		1 030	943
Avräkning med statsverket			
Avräkning med statsverket	14	-4 327	-1 347
Summa		-4 327	-1 347
Kassa och bank			
Behållning räntekonto i Riksgälden	15	10 787	11 201
Summa		10 787	11 201
SUMMA TILLGÅNGAR		9 716	13 632
KAPITAL OCH SKULDER			
Myndighetskapital			
Statskapital	16		
	17	78	0
Summa		78	0
Avsättningar			
Övriga avsättningar	18	958	909
Summa		958	909
Skulder m.m.			
Lån i Riksgälden	19	1 537	2 017
Kortfristiga skulder till andra myndigheter	20	1 874	3 701
Leverantörsskulder		1 007	2 290
Övriga kortfristiga skulder	21	767	791
Summa		5 185	8 799
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	22	3 496	3 924
Summa		3 496	3 924
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		9 716	13 632

4.3 Anslagsredovisning

Anslag (tkr)	Not	Ingående överförings- belopp	Årets tilldelning enl. regl.brev	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överförings- belopp
Utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap						
2:7 Statens haverikommission (Ramanslag)						
ap.1 Statens haveri- kommission - del till SHK (ram)	23	1 347	65 802	67 149	-62 822	4 327
Summa		1 347	65 802	67 149	-62 822	4 327

4.4 Tilläggsupplysningar

Alla belopp redovisas i tusentals kronor (tkr) om inget annat anges. Till följd av detta kan summeringsdifferenser förekomma.

Redovisningsprinciper

Tillämpade redovisningsprinciper

Statens haverikommissions bokföring följer god redovisningssed och förordningen (2000:606) om myndigheters bokföring (FBF) samt Ekonomistyrningsverkets (ESV):s föreskrifter och allmänna råd till denna. Årsredovisningen är upprättad i enlighet med förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag samt ESV:s föreskrifter och allmänna råd till denna.

I enlighet med ESV:s föreskrifter till 10 § FBF tillämpar Statens haverikommission brytdagen den 5 januari. Brytdagen föregående år var den 3 januari. Efter brytdagen har fakturor överstigande 20 tkr bokförts som periodavgränsningsposter.

Under året har myndigheten infört att fakturor för kommande perioder löpande periodiseras om fakturabeloppet överstiger periodiseringsgränsen. Det medför att belopp under periodiseringsgränsen kan periodiseras till nästkommande år.

Värderingsprinciper

Anläggningstillgångar

Som anläggningstillgångar redovisas dataprogram, förvärvade licenser och rättigheter samt maskiner och inventarier som har ett anskaffningsvärde om minst 20 tkr och en beräknad ekonomisk livslängd som uppgår till lägst tre år. Förvärv av likartade tillgångar till ett värde av minst 50 tkr ska redovisas som anläggningstillgångar även om respektive tillgång är av mindre värde. Övriga kriterier för anläggningstillgång ska dock vara uppfyllt.

Beloppsgränsen för förbättringsutgifter på annans fastighet är 50 tkr.

Avskrivning sker enligt linjär avskrivningsmetod från den månad tillgången tas i bruk.

Tillämpade avskrivningstider

3 år Dataprogram, licenser, rättigheter, datorer och kringutrustning.

5 år Maskiner och andra tekniska anläggningar, övriga kontorsmaskiner och inredningsinventarier.

Avskrivningstiden för förbättringsutgifter på annans fastighet uppgår till beräknad nyttjandeperiod. Nuvarande hyreskontrakt löper till och med 2029-09-30.

Omsättningstillgångar

Fordringar har tagits upp till det belopp varmed de beräknas inflyta.

Skulder

Skulderna har tagits upp till nominellt belopp.

Ersättningar och andra förmåner

Ledande befattningshavare	Ersättning i tkr
Jonas Bäckstrand Vikarierande generaldirektör fr.o.m. 3 mars 2025, ersättningen avser hela 2025. Inga förmåner. Inga andra uppdrag.	1 233
John Ahlberk Förordnad generaldirektör t.o.m. 2 mars 2025 Inga förmåner. Inga andra uppdrag.	381

Anställdas sjukfrånvaro

I tabellen redovisas anställdas totala sjukfrånvaro i förhållande till den sammanlagda ordinarie arbetstiden. Vidare redovisas sjukfrånvaro under en sammanhängande tid av 60 dagar eller mer, som andel av den totala sjukfrånvaron. I tabellen redovisas också sjukfrånvaro fördelat på kön och ålder i förhållande till respektive grupps sammanlagda ordinarie arbetstid. Sjukfrånvaron redovisas i procent.

Sjukfrånvaro	2025	2024
Totalt	0,5	0,6
Andel 60 dagar eller mer	0	0
Kvinnor	-	-
Män	0,6	-
Anställda -29 år	-	-
Anställda 30 år-49 år	-	-
Anställda 50 år-	0,6	0,7

Uppgifter om sjukfrånvaro lämnas endast för de grupper där antalet anställda uppgår till minst 10 och att minst tre personer inom gruppen har varit sjukfrånvarande under året.

4.5 Noter

Resultaträkning (tkr)

Not	1	Intäkter av anslag	2025	2024
		Intäkter av anslag	62 822	67 128
		Summa	62 822	67 128
		Utgifter i anslagsredovisningen	-62 822	-67 128
		Saldo	0	0
Not	2	Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2025	2024
		Intäkter enligt 4 § avgiftsförordningen	1	0
		Övriga intäkter av avgifter och andra ersättningar	6	10
		Summa	6	10
Not	3	Finansiella intäkter	2025	2024
		Ränta på räntekonto i Riksgälden	209	532
		Övriga finansiella intäkter	8	2
		Summa	218	535
Not	4	Kostnader för personal	2025	2024
		Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	-24 136	-24 391
		<i>Varav lönekostnader ej anställd personal</i>	0	0
		Sociala avgifter	-16 084	-18 450
		Övriga kostnader för personal	-1 368	-1 208
		Summa	-41 589	-44 049
Not	5	Övriga driftkostnader	2025	2024
		Reparationer och underhåll	-53	-67
		Offentlighetsliga avgifter, skatter, kundförluster	-22	-21
		Resor, representation, information	-2 241	-2 093
		Köp av varor	-921	-559
		Köp av tjänster	-13 468	-16 625
		Summa	-16 705	-19 365
Minskade driftkostnader jämfört med föregående år är främst hänförligt till de kostnader som myndigheten hade 2024 för utredningsaktiviteter avseende skredet vid E6 utanför Stenungsund, motsvarande kostnader har inte funnits 2025.				
Not	6	Finansiella kostnader	2025	2024
		Ränta på lån i Riksgälden	-40	-58
		Övriga finansiella kostnader	0	-1
		Summa	-40	-59

Balansräkning (tkr)

Not	7	Balanserade utgifter för utveckling	2025-12-31	2024-12-31
		Ingående anskaffningsvärde	0	881
		Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	0	-881
		Summa anskaffningsvärde	0	0
		Ingående ackumulerade avskrivningar	0	-881
		Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	0	881
		Summa ackumulerade avskrivningar	0	0
		Utgående bokfört värde	0	0
Not	8	Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	2025-12-31	2024-12-31
		Ingående anskaffningsvärde	1 594	1 251
		Årets anskaffningar	0	435
		Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	0	-91
		Summa anskaffningsvärde	1 594	1 594
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-289	-174
		Årets avskrivningar	-322	-206
		Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	0	91
		Summa ackumulerade avskrivningar	-611	-289
		Utgående bokfört värde	983	1 305
Not	9	Förbättringsutgifter på annans fastighet	2025-12-31	2024-12-31
		Ingående anskaffningsvärde	1 430	1 430
		Summa anskaffningsvärde	1 430	1 430
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 319	-1 296
		Årets avskrivningar	-23	-23
		Summa ackumulerade avskrivningar	-1 342	-1 319
		Utgående bokfört värde	87	111
Not	10	Maskiner, inventarier, installationer m.m.	2025-12-31	2024-12-31
		Ingående anskaffningsvärde	2 024	1 617
		Årets anskaffningar	99	407
		Summa anskaffningsvärde	2 123	2 024
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 421	-1 336
		Årets avskrivningar	-157	-86
		Summa ackumulerade avskrivningar	-1 578	-1 421
		Utgående bokfört värde	544	602
Not	11	Fordringar hos andra myndigheter	2025-12-31	2024-12-31
		Fordran ingående mervärdesskatt	611	815
		Summa	611	815

Not	12	Övriga kortfristiga fordringar	2025-12-31	2024-12-31
		Övrigt	0	3
		Summa	0	3
Not	13	Förutbetalda kostnader	2025-12-31	2024-12-31
		Förutbetalda hyreskostnader	962	921
		Övriga förutbetalda kostnader	68	22
		Summa	1 030	943
Not	14	Avräkning med statsverket	2025-12-31	2024-12-31
		Anslag i räntebärande flöde		
		Ingående balans	-1 347	-12 097
		Redovisat mot anslag	62 822	67 128
		Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-65 802	-56 378
		Skulder avseende anslag i räntebärande flöde	-4 327	-1 347
		Summa Avräkning med statsverket	-4 327	-1 347
Not	15	Behållning räntekonto i Riksgälden	2025-12-31	2024-12-31
		Behållning räntekonto i Riksgälden	10 787	11 201
		Summa	10 787	11 201
		Beviljad kredit enligt regleringsbrev	10 000	10 000
		Maximalt utnyttjad kredit	0	0
Not	16	Myndighetskapital		
		Specifikation förändring av myndighetskapitalet		
			Statskapital	Summa
		Utgående balans 2024	0	0
		Rättelser	0	0
		Ingående balans 2025	0	0
		Årets anskaffning av konst från Statens Konstråd	78	78
		Summa årets förändring	78	78
		Utgående balans 2025	78	78
Not	17	Statskapital	2025-12-31	2024-12-31
		Ingående balans	0	0
		Statskapital utan avkastningskrav avseende konst från Statens konstråd	78	0
		Utgående balans	78	0
Not	18	Övriga avsättningar	2025-12-31	2024-12-31
		Avsättning för lokalt omställningsarbete		
		Ingående balans	909	861
		Årets förändring	49	48
		Utgående balans	958	909
		Avsättningsmedlen kommer inte att brukas under 2026.		

Not	19 Lån i Riksgälden	2025-12-31	2024-12-31
	Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar		
	Ingående balans	2 017	1 443
	Under året nyupptagna lån	21	890
	Årets amorteringar	-502	-315
	Utgående balans	1 537	2 017
	Beviljad låneram enligt regleringsbrev	4 000	4 000
	Utnyttjad låneram inklusive finansiell leasing	1 537	2 017
Not	20 Kortfristiga skulder till andra myndigheter	2025-12-31	2024-12-31
	Utgående mervärdesskatt	51	13
	Arbetsgivaravgifter	712	695
	Leverantörsskulder andra myndigheter	1 111	2 993
	Summa	1 874	3 701
	Utomstatliga leverantörsskulder, inhemska	1 007	2 290
Not	21 Övriga kortfristiga skulder	2025-12-31	2024-12-31
	Personalens källskatt	767	791
	Summa	767	791
Not	22 Upplupna kostnader	2025-12-31	2024-12-31
	Upplupna semesterlöner inklusive sociala avgifter	3 036	3 384
	Övriga upplupna löner inklusive sociala avgifter	65	91
	Övriga upplupna kostnader	394	448
	Summa	3 496	3 924

Anslagsredovisning

Not 23 Uo 6 2:7 ap.1

Statens haverikommission – del till SHK

Statens haverikommission får disponera hela det ingående överföringsbeloppet då detta understiger 3 % av föregående års tilldelning 56 378 tkr enligt regleringsbrevet.

Enligt regleringsbrevet disponerar Statens haverikommission en anslagskredit på 1 974 tkr. Statens haverikommission har inte nyttjat krediten under 2025.

Anslaget är räntebärande.

4.6 Sammanställning över väsentliga uppgifter

(tkr)	2025	2024	2023	2022	2021
Låneram Riksgälden					
Beviljad	4 000	4 000	5 000	2 000	2 000
Utnyttjad	1 537	2 017	1 433	1 170	32
Kontokrediter Riksgälden					
Beviljad	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
Maximalt utnyttjad	0	0	0	0	0
Räntekonto Riksgälden					
Ränteintäkter	209	532	640	176	0
Räntekostnader	0	0	0	0	0
Avgiftsintäkter					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Övriga avgiftsintäkter	6	10	4	21	3
Anslagskredit					
Beviljad	1 974	1 541	1 488	1 731	1 433
Utnyttjad	0	0	0	0	0
Anslag					
<i>Ramanslag</i>					
Anslagssparande	4 327	1 347	12 097	14 755	18 531
Bemyndiganden	(Ej tillämpligt)				
Personal					
Antalet årsarbetskrafter (st)	28	29	28	29	28
Medelantalet anställda (st) ³	31	32	31	32	31
Driftkostnad per årsarbetskraft	2 235	2 324	2 779	2 128	1 845
Kapitalförändring					
Årets	0	0	0	0	0
Balanserad	0	0	0	0	0

³ I beräkningen av medelantalet anställda ingår tjänstledig personal.

5. Säkerhetsrekommendationer

5.1 Lämnade säkerhetsrekommendationer

Under 2025 har 32 rekommendationer lämnats i 10 slutrapporter.

5.1.1 Civil sjöfart

Rapport	Rekommendation och mottagare
SHK 2025:02	T. Ekstrand Sjötjänst AB (rederiet) rekommenderas att utforma ett systematiskt sjösäkerhetsarbete för sin aktuella verksamhet och sina fartyg. (R1)
SHK 2025:02	Transportstyrelsen rekommenderas att överväga behovet av ytterligare informationsspridning om kraven på ett systematiskt sjösäkerhetsarbete till rederier som bedriver verksamhet med arbetsfartyg. (R2)
SHK 2025:03	Regeringen rekommenderas att utreda hur samhällets förmåga att hantera större fartygsolyckor kan stärkas. Utredningen bör bland annat se över berörda aktörers roller och ansvar samt möjligheten att dela geografisk information, och även tydliggöra ansvaret för sanering av olja efter en fartygsolycka. En sådan utredning bör också innefatta åtgärder som kan bidra till att minska risken för fartygsolyckor på grund av störningar eller avbrott i GNSS-systemen. (R1)
SHK 2025:03	Transportstyrelsen rekommenderas att ta fram metoder för hur myndigheten kan säkerställa att åtgärder i bärgningsplaner genomförs samt ta fram procedurer för hur beslut om tvingande åtgärder snabbt kan fattas och verkställas. (R2)
SHK 2025:03	Sjöfartsverket rekommenderas att säkerställa att kontakt i ett tidigt skede tas med de räddningsmyndigheter på land som kan behöva bistå vid sjöräddning. Kontakten bör, om möjligt, ske i direkt samband med att beslut tas om sjöräddningstjänst för att möjliggöra en tidig dialog om behov av åtgärder. (R3)
SHK 2025:03	Sjöfartsverket rekommenderas att verka för att informationen i internationella seglingsbeskrivningar uppdateras så att det tydligt framgår att Hanösund är att kategorisera som inre vatten och därmed omfattas av lotsplikt. (R4)
SHK 2025:03	TT-Line GmbH & Co. KG rekommenderas att vidta åtgärder för att säkerställa en säker navigering och för att nödsituationer hanteras på ett adekvat sätt genom att: - Förstärka procedurerna för vaktavlösning på bryggan. (R5) - Utveckla navigationsprocedurerna och säkerställa att de efterlevs. (R6) - Säkerställa att bryggbefälen har tillräckliga kunskaper om navigationssystemen. (R7) - Stärka besättningens kunskaper om säkerhetsorganisations-systemet. (R8) - Säkerställa att besättningen får tillräcklig övning av nödsценарier för att de snabbt ska kunna identifiera och hantera en uppkommen nödsituation. (R9) - Se över sina procedurer för hur stödet till fartyget kan förbättras vid olika nödsценарier. (R10)
SHK 2025:12	Transportstyrelsen rekommenderas att intensifiera information till alla aktörer som använder mindre vattenfarkoster om de hjälpmedel som finns tillgängliga för möjligheter till räddning i händelse av fall överbord. (R1)
SHK 2025:12	Transportstyrelsen rekommenderas att utöka marknadskontrollen av CE-märkta båtar, samt samla information om olyckor och tillbud i båtlivet. (R2)
SHK 2025:13	Transportstyrelsen rekommenderas att förtydliga stabilitetskraven för mindre fartyg med däckskran. (R1)

SHK 2025:13	Transportstyrelsen rekommenderas att se över hur uppgifter i tillgängliga register kan användas inom tillsynen. (R2)
SHK 2025:13	Transportstyrelsen rekommenderas att se över vilka uppgifter som ska rapporteras in i EKAN. (R3)
SHK 2025:13	Hübinette Dykentreprenad AB rekommenderas att vidta åtgärder som syftar till att förebygga att kranen används på ett sätt som genererar ett för fartyget farligt krängande moment. (R4)
SHK 2025:15	Djurgårdens Färjetrafik AB rekommenderas att säkerställa att besättningar har den kännedom om maskinsystemet som krävs för att kunna hantera olika situationer som kan uppstå. (R1)
SHK 2025:16	Föreningen svenska robotbåtar rekommenderas att vidta åtgärder för att förbättra säkerheten för passagerarna på ute på däck i syfte att minska risken för fallolyckor, särskilt vid kraftiga girar eller fartreduceringar. (R1)
SHK 2025:16	Föreningen Veteranflottiljen rekommenderas att inför framtida arrangemang bör samordningen mellan de deltagande fartygen förbättras, riskbedömningar genomföras och riskbegränsande åtgärder vidtas. Dessutom bör kommunikationen med omgivande trafik stärkas. (R2)

5.1.2 Spårbunden trafik

Rapport	Rekommendation och mottagare
SHK 2025:01	Trafikverket rekommenderas att se över regler och rutiner för konstruktion och underhåll av snögallerier i syfte att skydda spåret mot snödrev och svårforcerad drivbildning. (R1)
SHK 2025:01	Trafikverket i samverkan med berörda järnvägsföretag som trafikerar Malmбанan rekommenderas att fortsätta arbetet att bedöma hur rutiner kan utvecklas och samverka i syfte att minska risken för urspårning av tåg med låg axellast i samband med snödrev och svårforcerad drivbildning. (R2)

5.1.3 Civil luftfart

Rapport	Rekommendation och mottagare
SHK 2025:06	Transportstyrelsen rekommenderas att informera berörda underhålls- och luftvärdighetsorganisationer om vikten av att säkerställa att skruvförband för saxlänkar till Piper PA-28 och dess varianter är i enlighet med flygplanstillverkarens specifikationer. (R1)
SHK 2025:06	Transportstyrelsen rekommenderas att informera Transportstyrelsens inspektörer om att vara uppmärksamma på att skruvförband för saxlänkar till Piper PA-28 och dess varianter är i enlighet med flygplanstillverkarens specifikationer vid övervakning av luftfartygs fortsatta luftvärdighet. (R2)

5.1.4 Militära händelser

Inga slutrapporter har lämnats under 2025.

5.1.5 Övriga händelser

Rapport	Rekommendation och mottagare
SHK 2025:05	Arbetsmiljöverket rekommenderas att utreda förutsättningarna för att inom ramen för sin tillsyn på byggarbetsplatser öka fokus på det systematiska arbetsmiljöarbetet och andra frågor som relaterar till en god säkerhetskultur. (R1)
SHK 2025:05	Arbetsmiljöverket rekommenderas att inom ramen för sitt arbete med produktsäkerhet och marknadskontroll vidta åtgärder för att stärka säkerheten vid användning av elmuffsavetsaggregat. Sådana åtgärder kan innefatta exempelvis marknadskontroll, regelförändring eller standardiseringsarbete. (R2)
SHK 2025:05	Liseberg rekommenderas att som byggherre, fortsätta att utveckla det systematiska arbetsmiljöarbetet i syfte att stärka säkerhetskulturen. Detta arbete bör bl.a. innefatta en tydligare kravställning på upphandlade entreprenörer samt löpande uppföljning av deras systematiska arbetsmiljöarbete. (R3)
SHK 2025:05	NCC Sverige AB rekommenderas att vidta åtgärder för att i sin roll som totalentreprenör stärka kontrollen och uppföljningen av efterlevnaden av fastställda regler och rutiner om säkerhet. Åtgärderna bör bl.a. omfatta främjandet och upprätthållandet av en god säkerhetskultur. (R4)
SHK 2025:05	WhiteWater West rekommenderas att vidta åtgärder för att stärka efterlevnaden av fastställda regler och rutiner om säkerhet. Åtgärderna bör bl.a. omfatta främjandet och upprätthållandet av en god säkerhetskultur. (R5)
SHK 2025:10	Stenungsund kommun rekommenderas att stärka sin förmåga att hantera geotekniska säkerhetsfrågor och säkerställa att den strategi som har aviserats i översiktsplan 2020 avseende skred, ras och erosion kommer till stånd. (R1)
SHK 2025:10	Regeringen rekommenderas att överväga att ge Boverket i uppdrag att utreda relevanta förbättringar av lämplighetsprövningen i plan- och bygglagstiftningen och i detaljplaneprocessen. (R2)

5.2 Behandlade säkerhetsrekommendationer 2025

Under 2025 har 37 säkerhetsrekommendationer färdigbehandlats. Av dessa har 34 mottagare lämnat tillfredsställande svar, varav tre stycken bedömts som delvis tillfredsställande. Två svar har bedömts som otillfredsställande och i ett fall har rekommendationen inte besvarats. Nedan redogörs för de svar som bedömts som otillfredsställande eller endast delvis tillfredsställande och för svar som uteblivit.

MARCO POLO – Grundstötning i norra Hanöbukten (SHK 2025:03 R2)

Transportstyrelsen rekommenderades att fram metoder för hur myndigheten kan säkerställa att åtgärder i bärgningsplaner genomförs samt ta fram procedurer för hur beslut om tvingande åtgärder snabbt kan fattas och verkställas.

Transportstyrelsen har uppgett att myndigheten har för avsikt att avsätta resurser för att ta fram en rutin som möter rekommendationens intentioner, men svaret innehöll inte någon

närmare beskrivning av de åtgärder som ska vidtas. Därför bedömdes det som endast delvis tillfredsställande.

Plankorsningsolycka utanför Uddevalla (SHK 2024:15, R1 och R2)

I slutrapporten lämnade SHK två rekommendationer till Trafikverket. Den första avsåg att utvärdera om det finns skäl att omvärdera det tidigare beslutet att inte utveckla B-anläggningars funktion (vägskyddsanläggningar vid plankorsningar med ljud- och ljussignaler samt halvbommar) med fokus på hur anläggningarna kan göras säkrare för järnvägspersonal, resenärer och vägtrafikanter.

Trafikverket uppgav att någon utveckling av B-anläggningars funktion inte har utförts och inte bedöms vara motiverad. Vidare nämner myndigheten att det kan vara enklare att vidta åtgärder genom att bygga om vägar eftersom det inte berör järnvägens funktion såsom signalsystem.

SHK konstaterar att plankorsningsolyckor med allvarliga konsekvenser fortsätter att inträffa vid halvbomsanläggningar. Mot bakgrund av att Trafikverket inte anser att någon utveckling är motiverad och inte närmare beskriver hur man verkar för alternativet att bygga om vägar bedömdes rekommendation inte som omhändertagen.

SHK rekommenderade även Trafikverket att prioritera arbetet med införande av ett system som varnar lokföraren om föremål vid plankorsningar för att höja säkerheten för järnvägspersonal och resenärer. Trafikverket anförde att det alternativ som funnits är hinderdetektorer, att sådana funnits på ett 80-tal platser i Sverige men att produkten har gått ur tiden och inte kan monteras på nya platser. Upphandling av nya hinderdetektorer har dock genomförts och bedöms kunna införas år 2027.

SHK konstaterade att eftersom svaret inte närmare redovisade om Trafikverket endast kommer att byta ut befintliga hinderdetektorer eller om sådana även kommer att monteras på nya platser kan rekommendationen endast anses som delvis omhändertagen.

Brand på Liseberg Oceana Vattenvärld i Göteborg (SHK 2025:05, R1 och R2)

I slutrapporten lämnade SHK två rekommendationer till Arbetsmiljöverket. Den första rekommendationen syftade till att Arbetsmiljöverket skulle utreda förutsättningarna för att inom ramen för sin tillsyn på byggarbetsplatser öka fokus på det systematiska arbetsmiljöarbetet och andra frågor som relaterar till en god säkerhetskultur.

Arbetsmiljöverket beskrev i sitt svar att myndigheten avsåg att öka fokus på det systematiska arbetsmiljöarbetet och andra frågor som relaterar till en god säkerhetskultur. Svaret var dock generellt och mot den bakgrunden bedömdes rekommendationen endast som delvis omhändertagen.

Arbetsmiljöverket rekommenderades också att inom ramen för sitt arbete med produktsäkerhet och marknadskontroll vidta åtgärder för att stärka säkerheten vid användning av elmuftsvetsaggregat. Den rekommendationen besvarades inte och rekommendationen bedömdes därmed inte som omhändertagen.

NOLE – Mycket allvarlig sjöolycka utanför Hudiksvall (SHK 2025:13 R4)

SHK lämnade en rekommendation till rederiet Hübinette Dykentreprenad AB. Rederiet har uppgett att man avser att avveckla verksamheten och rekommendationen har inte besvarats.

Årsredovisningens undertecknande

Jag intygar att årsredovisningen ger en rättvisande bild av verksamhetens resultat samt av kostnader, intäkter och myndighetens ekonomiska ställning.

Stockholm den 20 februari 2026

Jonas Bäckstrand
Vikarierande generaldirektör