

# Årsredovisning 2024

# Innehåll

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Generaldirektörens förord</b> .....                             | <b>3</b>  |
| <b>1. Om Statens haverikommission</b> .....                        | <b>5</b>  |
| 1.1 Syfte och uppgifter .....                                      | 5         |
| <b>2. Om årsredovisningen</b> .....                                | <b>6</b>  |
| 2.1 Årsredovisningens disposition .....                            | 6         |
| 2.2 Upplysningar om handläggningstider och avslutade ärenden ..... | 6         |
| <b>3. Resultatredovisning</b> .....                                | <b>7</b>  |
| 3.1 Sammanfattande bedömning.....                                  | 7         |
| 3.2 Iakttagelser från genomförda utredningar .....                 | 8         |
| 3.3 Arbetet med förlisningen av M/S Estonia .....                  | 10        |
| 3.4 Pågående utredningar 31 december 2024.....                     | 11        |
| 3.5 Handläggningstider och avslutade ärenden .....                 | 12        |
| 3.6 Publicerade rapporter .....                                    | 17        |
| 3.7 Övrigt säkerhetsarbete och samverkan med andra .....           | 17        |
| 3.8 Utveckling av verksamheten 2024 .....                          | 19        |
| 3.9 Kompetensförsörjning .....                                     | 20        |
| 3.10 Regeringsuppdrag .....  | 22        |
| 3.11 Ekonomisk översikt .....                                      | 23        |
| <b>4. Finansiell redovisning</b> .....                             | <b>25</b> |
| 4.1 Resultaträkning .....  | 25        |
| 4.2 Balansräkning.....   | 26        |
| 4.3 Anslagsredovisning .....                                       | 27        |
| 4.4 Tilläggsupplysningar .....                                     | 28        |
| 4.5 Noter.....   | 30        |
| 4.6 Sammanställning över väsentliga uppgifter .....                | 34        |
| <b>5. Säkerhetsrekommendationer</b> .....                          | <b>35</b> |
| 5.1 Lämnade säkerhetsrekommendationer .....                        | 35        |
| 5.2 Behandlade säkerhetsrekommendationer 2024 .....                | 38        |
| <b>Årsredovisningens undertecknande</b> .....                      | <b>40</b> |

## Generaldirektörens förord

De senaste åren har präglats av ett mycket stort antal omfattande och komplexa olycksutredningar för Statens haverikommission. Det handlar bl.a. om skredet på E6 i Stenungsund och flera urspårningar i järnvägstrafiken, bland annat på Malmbanan. Till detta kommer olyckan med en bygghiss i Sundbyberg, branden på Oceana Vattenvärld i Göteborg, olyckan med bergochdalbanan Jetline på Gröna Lund i Stockholm och grundstötningen med ro-ro passagerarfartyget Marco Polo i Blekinge skärgård.

Detta har inneburit att Statens haverikommission även 2024 haft en mycket hög arbetsbörda. Men det har samtidigt lett till att vi kunnat identifiera flera angelägna förbättringsområden för att minska sårbarheter och olycksrisker i samhället – inom vitt skilda samhällsområden. Som exempel kan nämnas slutrapporten om tågurspårningen i samband med stormen Hans 2023 som tar upp viktiga frågor om Trafikverkets säkerhetskultur och bedömning av riskerna för järnvägstrafiken vid stora nederbördsmängder. Ett annat exempel är de initiativ som nu tas för att höja säkerheten i tivoliattraktioner.

Det försämrade säkerhetspolitiska läget med den åtföljande uppbyggnaden av totalförsvaret accentuerar betydelsen av de olycksutredningar som Statens haverikommission genomför på det militära området. Vår verksamhet har kunnat integreras väl i det nya landskap som Natomedlemskapet innebär.

Det gångna året har inneburit en omfattande exponering i media som ställt krav på medarbetarnas tillgänglighet och förmåga att förklara och kommunicera. Genom att berätta om vår verksamhet på ett öppet och ärligt sätt bidrar vi till att människor kan känna trygghet och tillit till samhällets institutioner och till förtroendet för transportsystemen. Det förutsätter att vi uppfattas som trovärdiga och professionella och med hög integritet. Mot den bakgrunden är det glädjande att Statens haverikommission placerar sig i topp 3 i den årliga mätningen anseendeindex för myndigheter.<sup>1</sup> Av mätningen framgår att anseendet stärkts särskilt bland yngre åldersgrupper och kvinnor sedan den förra mätningen 2021. Undersökningen visar att vårt arbete uppfattas som relevant och angeläget för breda grupper i samhället.

Sammantaget belyser 2024 på ett tydligt sätt både bredden och djupet i vår verksamhet. Genom att beskriva olycksorsaker och lyfta fram förbättringsområden bidrar vi till ett robustare och säkrare samhälle där risken för att människor dör eller allvarligt skadas i olyckor kan minska. De satsningar som nu görs på myndigheten i form av ökade anslag skapar förutsättningar för myndigheten att fortsätta arbetet för din och andras säkerhet.

---

<sup>1</sup> Anseendex Myndigheter, Verian, 2024

Jag vill rikta ett stort tack till alla medarbetare på Statens haverikommission för ert oförtröttliga arbete. Jag vill också tacka myndighetens samverkansparter – gamla och nytillkomna – för det gångna årets arbete.

Säkerhet skapar vi tillsammans!



John Ahlberk  
Generaldirektör

# 1. Om Statens haverikommission

## 1.1 Syfte och uppgifter

Statens haverikommission utreder olyckor och allvarliga tillbud från säkerhetssynpunkt 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 till förtroendet 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 Statens haverikommission 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.

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

Statens haverikommission har långtgående befogenheter för att säkerställa tillgång till det material som behövs för myndighetens utredningar. Statens haverikommission 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 bedömning av verksamhetens resultat. För myndigheten totalt presenteras även ett antal resultatindikatorer.

Statistik redovisas för myndighetens utredningsområden: civil sjöfart, spårbunden trafik, civil luftfart, militär verksamhet och utredningar av vägtrafikhändelser och övriga olyckor. Statistiken presenteras för varje utredningsområde med avseende på det totala antalet inkomna och avgjorda ärenden, utvecklingen inom respektive område i form av publicerade slutrapporter, antalet ärenden som föranlett beslut om inledande av utredning eller beslut om att genomföra en särskild preliminär bedömning (avser endast sjöhändelser) samt 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 ärenden om sådana händelserrapporter 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, och 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 mycket högt inflöde till myndigheten i form av omfattande och komplexa utredningar. Flera av dessa har slutrapporterats under 2024 eller början av 2025 och tar upp allvarliga säkerhetsbrister och angelägna utvecklingsområden. Det gäller bland annat iakttagelser om Trafikverkets säkerhetskultur och bedömning av riskerna för järnvägstrafiken vid stora nederbördsmängder. Vidare belyser utredningen av grundstötningen med Marco Polo och det efterföljande oljeutsläppet i Blekinge skärgård behovet av att stärka samhällets förmåga att hantera större fartygsolyckor. Andra utredningar pågår fortfarande men har krävt stora resursinsatser under året. Bland dessa kan särskilt nämnas en av de två utredningarna av urspårningar på Malmbanan förra vintern som ger en tydlig illustration åt de sårbarheter som präglar den samhällsviktiga malmtrafiken på nordkalotten samt utredningen av skredet på E6 i Stenungsund.

Parallellt med detta har året inneburit ett fortsatt högt ärendeinflöde. Antalet avgjorda ärenden 2024 var 514 jämfört med 387 för föregående år. Antalet slutrapporterade ärenden har legat relativt stabilt. Däremot har en kraftig ökning skett av antalet lämnade säkerhetsrekommendationer, dvs. de rekommendationer som utfärdas till berörda aktörer för att åtgärda identifierade säkerhetsbrister.

Trots den höga arbetsbördan, både i form av hanterade ärenden och publicerade slutrapporter, var den genomsnittliga handläggningstiden för genomförda utredningar 11,2 månader jämfört med 12,2 månader för 2023. Särskilt handläggningstiderna för genomförda utredningar inom spårtrafiken har haft en gynnsam utveckling över tid med en genomsnittlig handläggningstid på 12,5 månader för 2024 jämför med 13,2 månader för 2023 och 16,8 månader för 2022. Även andelen utredningar som slutförts inom 12 månader har haft en positiv utveckling; för 2024 slutfördes 75 procent av utredningarna inom 12 månader jämfört med 50 procent 2023 och 61 procent 2022.

Arbetet för att sprida kunskap om myndighetens utredningsresultat och iakttagelser om behov av säkerhetshöjande åtgärder inom skilda samhällssektorer har fortsatt och utvecklats. Det har bland annat skett genom deltagande på ett stort antal konferenser och utbildningar.

När det gäller samarbetet med andra säkerhetsmyndigheter, både nationellt och internationellt, bedömer myndigheten att detta fungerar och utvecklats väl. Bland annat kan nämnas det initiativ som myndigheten tagit tillsammans med Statens haverikommission i Norge för att stärka förmågan till samordning vid utredning av militära händelser inom ramen för ett Natomedlemskap. Åtgärder har vidtagits för att även i övrigt anpassa verksamheten till det svenska Natomedlemskapet.

Den preliminära bedömningen gällande passagerarfartyget M/S Estonia, som bland annat syftar till att beskriva orsakerna till tidigare okända hål i fartygets skrov, har fortsatt under 2024. I en delrapport slår Statens haverikommission, tillsammans med de estniska och finska utredningsmyndigheterna, fast att hålen i skrovet överensstämmer med bergsformationer på havsbotten. Vidare görs bedömningen att fartyget inte var sjövärdigt vid tidpunkten för olyckan. En slutlig rapport bedöms kunna publiceras under slutet av 2025.

År 2024 har kännetecknats av mycket stora krav på tillgänglighet gentemot media och information om hur arbetet fortskrider i enskilda utredningar. Slutrapporteringarna av dödsolyckan på Gröna Lund och olyckan med en bygghiss i Sundbyberg samt den pågående utredningen av skredet i Stenungsund har ställt höga krav på myndighetens personal att parallellt med utredningsarbetet vara tillgänglig för media för att svara på frågor och informera om myndighetens verksamhet. De fortsatta undersökningarna vid M/S Estonia har även 2024 ställt särskilda krav på myndighetens kommunikation. Under året lanserade myndigheten en ny webbplats med förbättrade sökfunktioner och ökad tillgänglighet.

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

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.

Det positiva resultatet ger en tydlig bild av en väl intrimmad verksamhet med hög resurseffektivitet. Samtidigt har det skett till priset av en hög arbetsbelastning och en tidvis ogynnsam arbetsmiljö.

### **3.2 Iakttagelser från genomförda utredningar**

Nedan redogörs för ett antal mer betydelsefulla iakttagelser från slutrapporter som publicerats under 2024 eller i början av 2025 och där merparten av arbetet skett under 2024. Avsnittet redovisar även vissa säkerhetshöjande åtgärder som vidtagits av berörda aktörer under 2024 till följd av tidigare genomförda utredningar.

#### **Flera säkerhetshöjande åtgärder efter dödsolyckan på Gröna Lund**

I samband med utredningen av den allvarliga olyckan med bergochdalbanan Jetline på Gröna Lund sommaren 2023 utfärdade Statens haverikommission ett antal säkerhetsrekommendationer till Gröna Lund, Polismyndigheten, regeringen och den internationella organisationen för nöjesparker (IAAPA). Enligt Statens haverikommission krävdes åtgärder på flera olika plan för att minska risken för liknande olyckor i framtiden. Det gällde bland annat Gröna Lunds interna säkerhetsarbete men även frågor om offentlig tillsyn och regelkrav (SHK 2024:07).

Till följd av rekommendationerna har Gröna Lund beskrivit ett flertal åtgärder för att förbättra sina rutiner och för att utveckla risk- och säkerhetshanteringen på nöjesparken. Vidare har regeringen uppdragit åt en särskild utredare att överväga åtgärder för en stärkt tillsyn av tivoli- och nöjesparker. För att öka säkerheten i tivoliattraktioner genomför Polismyndigheten en översyn av reglerna för tivoli- och nöjesparker. IAAPA har beskrivit ett antal åtgärder som genomförs internationellt.

Statens haverikommission bedömer att de åtgärder som vidtagits redan nu har ökat säkerheten vid Gröna Lund och att de pågående initiativen om en förstärkt tillsyn och skärpta regelkrav har potential att stärka säkerheten vid tivoli- och nöjesparker generellt.



### **Kontrollsystemet fångade inte upp brister i montaget vid hissolycka**

Statens haverikommission publicerade den 3 juli 2024 slutrapporten över bygghissolyckan i Sundbyberg som inträffade den 11 december 2023 (SHK 2024:11). Fem personer som befann sig i hissen omkom.

Utredningen visade att det vid olyckan saknades skruvförband som skulle hålla ihop hissmastens sektioner och att belastningen på masten vid olyckan blev större än vad konstruktionen kunde klara utan skruvförbanden. Skruvförbanden saknades sannolikt redan vid en hisshöjning som gjordes i november 2023.

Utredningen visade att de kontrollåtgärder som skulle fånga upp monteringsfel inte tillämpades och därför upptäcktes det inte att skruvförbanden saknades. Gällande krav på kontroller av bygghissar bedömdes inte heller som tillräckliga.

Berörda aktörer har genomfört ett antal åtgärder för att förbättra säkerheten och minska risken för liknande olyckor. Säkerhetsrekommendationer lämnades också till berörda företag och till Arbetsmiljöverket.

### **Brister i Trafikverkets bedömning av riskerna vid stora nederbördsmängder låg bakom ursparningen utanför Hudiksvall**

I samband med ovädret Hans spårade ett SJ-tåg med ett 100-tal passagerare på väg från Stockholm till Sundsvall ur. Tåget blev stående med kraftig lutning på de sista vagnarna. Stora nederbördsmängder på redan vattenmättad mark hade underminerat banvallen som kollapsade när tåget passerade.

Utredningen visar att Trafikverket på systemnivå och i det proaktiva arbetet inte hade hanterat riskerna med ovädret Hans på ett adekvat sätt. I utredningsarbetet gjorde Statens haverikommission därutöver flera iakttagelser som berör säkerhetskulturen inom Trafikverket (SHK 2024:14).

Trafikverket rekommenderades att vidta åtgärder för att stärka myndighetens beredskap för stora nederbördsmängder. Dessutom rekommenderades Transportstyrelsen att genomföra riktad tillsyn mot hur Trafikverket främjar en positiv säkerhetskultur i sin verksamhet.

### **Samhället förmåga att hantera större fartygsolyckor bör stärkas**

Den 22 oktober 2023 gick fartyget Marco Polo på grund i Pukaviksbukten söder om Karlshamn. I samband med grundstötningen inträffade ett större utsläpp av tjockolja som medförde ett omfattande saneringsarbete. Miljöräddningsinsatsen blev komplicerad och förutsatte en väl fungerande samverkan mellan privata, kommunala och statliga aktörer.

Utredningen visar att de enskilda aktörernas räddningsåtgärder genomfördes i huvudsak effektivt även om det fanns brister i samverkan. Händelsen belyste också ett antal rättsliga utmaningar och i utredningen lämnas därmed rekommendationer till bland annat berörda myndigheter och regeringen (SHK 2025:03).

### **En särskild utbildning bör införas för piloter som flyger fallskärmshoppare på icke kommersiell basis**

Som utredningsresultat från de båda flygolyckorna i samband med fallskärmshopparverksamhet som inträffade i Umeå 2019 och i Örebro 2021 där sammanlagt 18 människor

miste livet ställde Statens haverikommission ett antal rekommendationer till EU:s byrå för luftfartssäkerhet, EASA. EASA rekommenderades bland annat att överväga att införa en formell utbildning som leder till en behörighet för piloter inom fallskärmsoperationer. EASA rekommenderades även att vidta åtgärder för att säkerställa att tillsynen över icke kommersiell specialiserad flygverksamhet inom fallskärmsoperationer bedrivs på ett sådant sätt och i sådan omfattning att den får effekt på efterlevnaden av regelverket och därmed får en säkerhetshöjande verkan.

EASA har under året tagit fram en handlingsplan med förslag till förändringar som delvis beaktar de utställda rekommendationerna. Statens haverikommission kommer att följa arbetet inom EASA inom ramen för den fortsatta rekommendationshanteringen.

### 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 syftar 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.

I juli 2021 genomförde utredningsmyndigheterna i Estland och Sverige en förstudie på olycksplatsen främst i syfte att undersöka bottenförhållandena och fartygets position på botten. I detta sammanhang samarbetade Statens haverikommission bland annat med Sveriges geologiska undersökning, Statens geotekniska institut och Stockholms universitet. Den estniska utredningsmyndigheten samarbetade bland annat med Tallinns tekniska universitet (TalTech).

Stockholms universitets rapport om bottenförhållandena på olycksplatsen publicerades den 16 november 2021. Av rapporten framgår bland annat att det konstaterats finnas berg i dagen i anslutning till de större skador som finns i skrovets styrbordssida. Berggrunden synes bestå av magmatisk bergart såsom granit eller syenit. Det är sannolikt att de skador som påträffats i fartygets styrbordssida uppkom när fartyget träffade botten.

Den 20 maj–22 juni 2022 genomfördes ytterligare undersökningar på platsen. Bland annat togs 45 000 fotografier av fartyget som sedan sammanfogats till en tredimensionell fotogrammetrisk bild av fartyget. Stora delar av fotodokumentationen har publicerats och finns tillgänglig på en särskild webbplats. En delrapport publicerades den 23 januari 2023.

I delrapporten slår Statens haverikommission, tillsammans med de estniska och finska utredningsmyndigheterna, fast att hålen i skrovet överensstämmer med bergsformationer på

havsbotten. Vidare görs bedömningen att fartyget inte var sjövärdigt vid tidpunkten för olyckan.

Under 2023 genomfördes ytterligare undersökningar på olycksplatsen. Bland annat bärgades fartygets bogramp, prover togs från skrovet för vidare analyser och fartygets lastrum (bildäck) dokumenterades med video. Ett borrhov togs också från den bergsformation som finns på botten i anslutning till fartygets skadade styrbordssida.

Under 2024 genomfördes undersökningar av fartygets färdväg genom att identifiera föremål på havsbotten som fallit av fartyget i samband med förlisningen. Arbetet bedöms kunna avslutas under 2025.

### 3.4 Pågående utredningar 31 december 2024

Vid årets slut pågick 19 utredningar och en preliminär bedömning. Myndigheten deltar även i 10 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             |
| S-243/24 | Närsituation mellan en skärgårdsbåt och en färja utanför Stockholm    |
| S-239/24 | Mycket allvarlig sjöolycka med en fiskebåt på Hjälmarens              |
| S-223/24 | Närsituation mellan ett veteranfartyg och en passagerarfärja vid Gålö |
| S-201/24 | Grundstötning med en brandbåt i Göteborgs skärgård                    |
| S-98/24  | Mycket allvarlig sjöolycka med en aluminiumbåt utanför Hudiksvall     |
| S-37/24  | Grundstötning med ett bogserfartyg utanför Hörnefors (SHK 2025:02)    |
| S-221/23 | Grundstötning med en skärgårdsfärja vid Lerholmen                     |
| S-199/23 | Grundstötning med ett fartyg i norra Hanöbukten (SHK 2025:03)         |
| S-200/20 | Preliminär bedömning av nya uppgifter om förlisningen av M/S Estonia  |

SHK deltar även i en sjöutredning som leds av den tyska utredningsmyndigheten BSU.

#### Spårbunden trafik

|         |   |
|---------|---|
| J-4/24  | Urspårning med ett olastat malmtåg på Malmbanan (SHK 2025:01) |
| J-18/23 | Urspårning med ett lastat malmtåg på Malmbanan                |

#### Civil luftfart

|          |  |
|----------|--|
| L-132/24 | Allvarligt tillbud med ett flygplan sydväst om Örebro flygplats            |
| L-126/24 | Helikopterolycka på Långtora flygfält, Enköping                            |
| L-100/24 | Allvarligt tillbud med ett flygplan på Bromma flygplats                    |
| L-86/24  | Olycka med ett flygplan i samband med start vid Varberg/Getterön flygplats |
| L-50/24  | Olycka med ett motorsegelflygplan nordväst om Slite                        |
| L-36/24  | Allvarligt tillbud under inflygning till Stockholm/Västerås flygplats      |

SHK deltar även som expert eller ackrediterad representant i åtta internationella luftfartsärenden.

## Militära händelser

Inga utredningar avseende militära händelser pågick vid årets slut. SHK deltar dock med en ackrediterad representant i en utredning avseende JAS 39 Gripen som leds av Ungern.

## Övriga händelser

O-9/23 Skred vid E6 utanför Stenungsund

O-1/24 Brand på Oceana Vattenvärld i Göteborg

Nedan beskrivs närmare några av de mer betydande större utredningar som inletts under 2024 eller tidigare och som ännu inte slutrapporterats.

### Skred vid E6 utanför Stenungsund

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. Utredningen berör ett stort antal aktörer och omfattande undersökningsaktiviteter har genomförts. Utredningen behandlar dels markförhållandena i området, dels frågor om samhällsplanering och detaljplaneprocessen, (O-9/23).

### Urspåring i Vassijaure på Malmbanan

Den 17 december 2023 inträffade en allvarlig urspåring i Vassijaure på Malmbanan, cirka en mil från norska gränsen. Tåget hade gått urspårat i cirka 15 kilometer innan det spårade ur med totalt 10 vagnar, varav ett flertal välte, och stannade i Vassijaure. Urspåringen fick stora konsekvenser för trafiken på Malmbanan och järnvägen öppnade i begränsad utsträckning den 20 februari 2024. Utredningen kommer att beskriva de direkta orsakerna till urspåringen men också hur en liknande händelse kan förebyggas. Utredningen belyser de sårbarheter som finns på Malmbanan som, tillsammans med den norska delen, Ofotbanen, drabbats av fem urspåringar sedan 2021, (J-18/23).

### Brand på Oceana Vattenvärld i Göteborg

Den 12 februari 2024 bröt en omfattande brand ut på byggarbetsplatsen Liseberg Oceana Vattenvärld i Göteborg. En person omkom, flera personer skadades lindrigt och omfattande skador uppstod på egendom. Statens haverikommission beslutade att utreda händelsen mot bakgrund av de omfattande konsekvenser som uppkom och då en utredning bedömdes kunna leda till säkerhetsvinster. Utredningen omfattar bland annat frågor kopplade till säkerhet på byggarbetsplatser. Arbetet är i slutskedet och utredningen beräknas kunna rapporteras i mars 2025, (O-1/24).

## 3.5 Handläggningstider och avslutade ärenden

### Resultatindikatorer och myndighetsgemensamma resultat

Enligt Ekonomistyrningsverkets föreskrifter till 3 kap. 1 § förordningen om årsredovisning och budgetunderlag ska myndigheterna ta fram resultatindikatorer och redovisa enligt dessa, om det inte medför kostnader som menligt påverkar verksamheten.

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 2022–2024.

## Resultatindikatorer

Tabell 1. Resultatindikatorer 2022–2024

| Resultatindikatorer   | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|------|------|------|
| Antal publicerade slutrapporter   | 18   | 14   | 16   |
| Andel rapporter där händelseförlopp och sannolik olycksorsak har kunnat fastställas | 94%  | 93%  | 100% |
| Andel publicerade rapporter inom 12 månader   | 61%  | 50%  | 75%  |
| Antal rapporter där säkerhetsrekommendationer lämnats                               | 10   | 8    | 11   |
| Antal lämnade rekommendationer  | 31   | 26   | 43   |
| - Varav rekommendationer avseende räddningstjänst                                   | 3    | 6    | 4    |
| Antal färdigbehandlade säkerhetsrekommendationer                                    | 21   | 61   | 33   |
| Antal säkerhetsrekommendationer med tillfredsställande svar                         | 18   | 56   | 33   |
| - Varav delvis tillfredsställande   | 3    | 6    | 2    |
| Antal säkerhetsrekommendationer med ej tillfredsställande svar                      | 3    | 5    | 0    |

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

Myndigheten har under 2024 publicerat 16 slutrapporter. Motsvarande siffra för 2023 var 14 rapporter och under 2022 publicerades 18 rapporter.

Under 2024 slutfördes 75 procent (12 av 16) av rapporterna inom tolv månader. För 2023 var andelen 50 procent (7 av 14) och för 2022 61 procent (11 av 18). Myndigheten har även under 2024 haft ett ovanligt stort antal resurskrävande utredningar.

Staten haverikommission har lämnat säkerhetsrekommendationer i elva av de publicerade slutrapporterna. Sammanlagt har myndigheten lämnat 43 säkerhetsrekommendationer. Antalet lämnade säkerhetsrekommendationer har ökat 2024 i jämförelse med 2023 och 2022. För 2024 har fyra säkerhetsrekommendationer avseende förbättring av räddningstjänsten lämnats.

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.

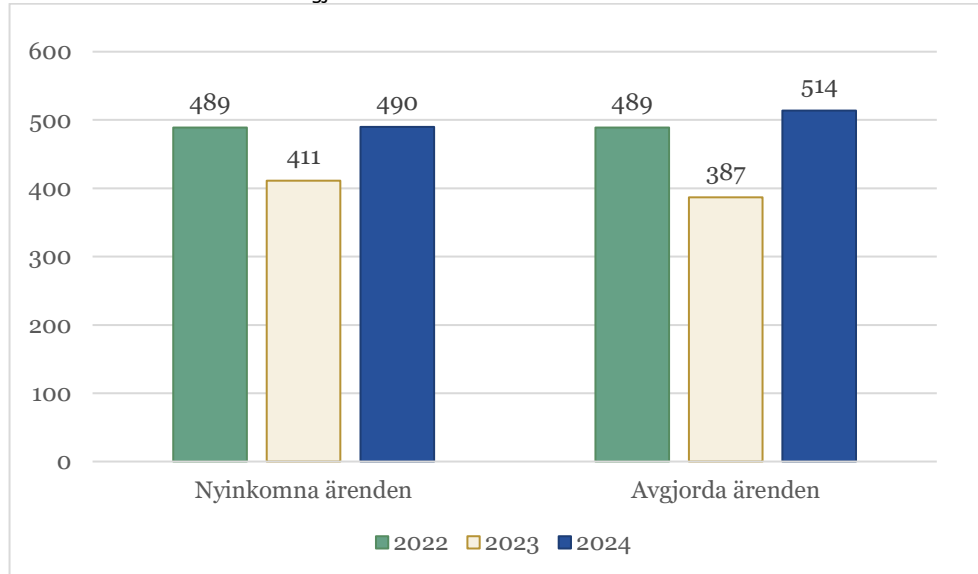
Ett rekommendationssvar anses vara tillfredsställande om syftet med rekommendationen bedöms som uppfyllt, även om mottagaren har valt en annan metod för genomförandet. Om mottagaren har tagit slutlig ställning till rekommendationen och inte vidtagit åtgärder eller vidtagit åtgärder som Statens haverikommission inte bedömt som ändamålsenliga bedöms rekommendationssvaret som inte tillfredsställande. Samma 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. Andelen slutrapporter publicerade inom 12 månader har ökat till 75 procent (12 av 16) mot 2023 där motsvarande siffra var 50 procent (7 av 14).

### Övriga myndighetsgemensamma resultat

Tabell 2. Antal inkomna och avgjorda ärenden 2022-2024<sup>2</sup> - inklusive sådana som leds av annan stat.

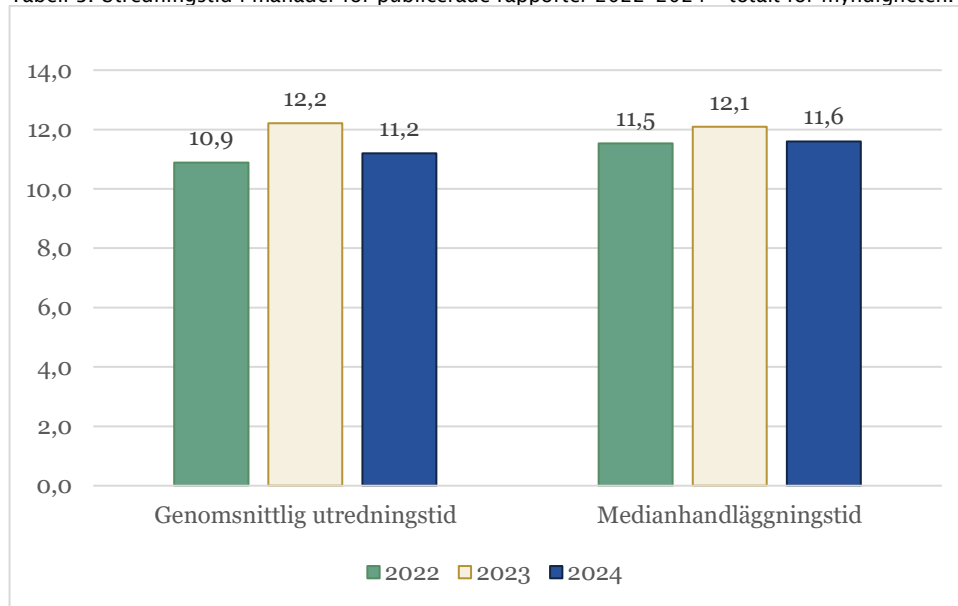


Antal inkomna ärenden till myndigheten har ökat under 2024. Ökningen är främst hänförlig till att antalet sjöfartsärenden och luftfartsärenden har ökat till ungefär samma nivå som 2022. Övriga utredningsområden ligger relativt stabilt mellan åren. Se även tabell 4.

Statens haverikommission 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.

<sup>2</sup> Antalet avgjorda ärenden har justerats upp med tre stycken 2022 och en stycken 2023 - samtliga avser internationella luftfartsärenden.

Tabell 3. Utredningstid i månader för publicerade rapporter 2022–2024 – totalt för myndigheten.



Under 2022 och 2023 har myndighetens utredningsresurser minskat. Vidare har ett antal av de utredningar som genomförts under perioden 2022–2024 varit särskilt komplexa. Parallellt har stora resurser lagts på olika utredningsaktiviteter med avseende på den preliminära bedömningen avseende M/S Estonia. Detta sammantaget har påverkat handläggningstiderna. Att handläggningstiderna trots detta har minskat 2024 är ett uttryck för välutvecklade arbetssätt och slimmade rutiner, men har trots detta skett till priset av en permanent hög arbetsbelastning under året.

### 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 |      |      |
|--|--------------------|------|------|-------------------|------|------|----------------|------|------|
|  | 2022               | 2023 | 2024 | 2022              | 2023 | 2024 | 2022           | 2023 | 2024 |
| <b>Ärenden</b>                             |                    |      |      |                   |      |      |                |      |      |
| Inkomna ärenden                            | 319                | 263  | 310  | 16                | 18   | 15   | 124            | 97   | 134  |
| Avgjorda ärenden <sup>3</sup>              | 324                | 245  | 319  | 16                | 17   | 18   | 122            | 95   | 141  |
| <b>Rapporter och utredningar</b>           |                    |      |      |                   |      |      |                |      |      |
| Publicerade rapporter                      | 9                  | 3    | 4    | 3                 | 2    | 3    | 6              | 6    | 5    |
| Sannolik olycksorsak fastställd            | 8                  | 3    | 4    | 3                 | 2    | 3    | 6              | 5    | 5    |
| Inledda utredningar                        | 3                  | 5    | 8    | 1                 | 3    | 2    | 7              | 4    | 7    |
| Pågående utredningar                       | 3                  | 5    | 9    | 2                 | 3    | 2    | 6              | 4    | 6    |
| Prel. bedömningar                          | 6                  | 12   | 10   | -                 | -    | -    | -              | -    | -    |
| <b>Utredningstid publicerade rapporter</b> |                    |      |      |                   |      |      |                |      |      |
| Genomsnittlig utredningstid                | 11,0               | 12,8 | 12,1 | 16,8              | 13,2 | 12,5 | 7,7            | 12,6 | 9,8  |
| Median utredningstid                       | 11,3               | 12,7 | 11,9 | 16,3              | 13,2 | 12,7 | 6,8            | 12,8 | 10,0 |
|  | Militära händelser |      |      | Övriga händelser  |      |      | Totalt SHK     |      |      |
|  | 2022               | 2023 | 2024 | 2022              | 2023 | 2024 | 2022           | 2023 | 2024 |
| <b>Ärenden</b>                             |                    |      |      |                   |      |      |                |      |      |
| Inkomna ärenden                            | 26                 | 22   | 20   | 4                 | 11   | 11   | 489            | 411  | 490  |
| Avgjorda ärenden                           | 23                 | 22   | 23   | 4                 | 8    | 13   | 489            | 387  | 514  |
| <b>Rapporter och utredningar</b>           |                    |      |      |                   |      |      |                |      |      |
| Publicerade rapporter                      | 0                  | 2    | 2    | 0                 | 1    | 2    | 18             | 14   | 16   |
| Sannolik olycksorsak fastställd            | -                  | 2    | 2    | -                 | 1    | 2    | 17             | 13   | 16   |
| Inledda utredningar                        | 2                  | 2    | 0    | 1                 | 3    | 1    | 14             | 17   | 18   |
| Pågående utredningar                       | 2                  | 2    | 0    | 1                 | 3    | 2    | 14             | 17   | 19   |
| Prel. bedömningar                          | -                  | -    | -    | -                 | -    | -    | 6              | 12   | 10   |
| <b>Utredningstid publicerade rapporter</b> |                    |      |      |                   |      |      |                |      |      |
| Genomsnittlig utredningstid                | -                  | 9,2  | 13,1 | -                 | 12,0 | 9,2  | 10,9           | 12,2 | 11,2 |
| Median utredningstid                       | -                  | 9,2  | 13,1 | -                 | 12,0 | 9,2  | 11,5           | 12,1 | 11,6 |

<sup>3</sup> Antalet avgjorda ärenden har justerats upp med tre stycken 2022 och en stycken 2023 – samtliga avser internationella luftfartsärenden.



### 3.6 Publicerade rapporter

Under 2024 har 16 slutrapporter och tre statusrapporter publicerats.

| Rapport     | Innehåll   | Område            |
|-------------|--|-------------------|
| SHK 2024:01 | Allvarlig olycka på Kebnekaise   | Militärt          |
| SHK 2024:02 | Olycka med JAS 39 Gripen i samband med landning på Ronneby flygplats     | Militärt          |
| SHK 2024:03 | Olycka med en helikopter i Adolfström                                    | Civil luftfart    |
| SHK 2024:04 | Personolycka ombord på ett ro-ro-fartyg på resa mellan Göteborg och Kiel | Civil sjöfart     |
| SHK 2024:05 | Olycka med ett motorsegelflygplan, väster om Örnsköldsvik                | Civil luftfart    |
| SHK 2024:06 | Olycka med ett flygplan utanför Arkösund                                 | Civil luftfart    |
| SHK 2024:07 | Allvarlig olycka med åkattraktionen Jetline på Gröna Lund i Stockholm    | Övriga händelser  |
| SHK 2024:08 | Urspårning med Arlanda Express vid Blackvreten                           | Spårbunden trafik |
| SHK 2024:09 | Statusrapport: Tågurspårning på sträckan Iggesund - Hudiksvall           | Spårbunden trafik |
| SHK 2024:10 | Olycka med ett flygplan vid Vårgårda                                     | Civil luftfart    |
| SHK 2024:11 | Allvarlig personolycka med bygghiss                                      | Övriga händelser  |
| SHK 2024:12 | Statusrapport: Jordskred i Stenungsund                                   | Övriga händelser  |
| SHK 2024:13 | Personolycka i samband med lastning i Grisslehamn                        | Civil sjöfart     |
| SHK 2024:14 | Tågurspårning på sträckan Iggesund - Hudiksvall                          | Spårbunden trafik |
| SHK 2024:15 | Plankorsningsolycka utanför Uddevalla                                    | Spårbunden trafik |
| SHK 2024:16 | Fallolycka på fartyg i Oxelösund   | Civil sjöfart     |
| SHK 2024:17 | Olycka med en varmluftsballong öster om Vadstena                         | Civil luftfart    |
| SHK 2024:18 | Tillbud till mycket allvarlig sjöolycka i Norra Hamnen, Malmö            | Civil sjöfart     |
| SHK 2024:19 | Statusrapport: Urspårning med ett lastat godståg på Malmbanan            | Spårbunden trafik |

### 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 uttryck för den samverkan som myndigheten genomfört under året var en övning med Kustbevakningen, Polismyndigheten och Försvarsmaktens flygbärgningsgrupp som 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. Även kommunal räddningstjänst deltog i övningen, som ägde rum i Karlskronas skärgård.

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, sjöbefälskolan 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 frågeställning och utredningsresultat av internationellt intresse.

Inte minst inom luftfartsområdet har samarbetet inom EU haft en gynnsam utveckling. Bland annat har nya arbetsformer tagits fram och etablerats för att medlemsstaterna lättare ska kunna bistå varandra vid mer omfattande olycksutredningar. Arbetet har letts av Statens haverikommissions generaldirektör i dennes egenskap av ordförande för EU:s permanenta samarbetsstruktur för olycksutredningar inom civil luftfart (ENCASIA). Vidare leder en av myndighetens avdelningschefer arbetet med den kollegiala granskningen av EU:s spårtrafikutredningsmyndigheter.

Myndighetens utredningsverksamhet inom den civila luftfarten har granskats genom ENCASIA:s inom s.k. peer review programme. Granskningen syftar bl.a. till att bedöma myndighetens förmåga att hantera en omfattande olycksutredning i enlighet med de tvingande EU-regler som finns på området. Resultatet av granskningen väntas under våren 2025.

Myndigheten har även varit värd för de nordiska mötena inom luftfart och spårtrafik. På de nordiska mötena inom spårtrafiken deltar förutom de nordiska länderna även Estland, Storbritannien och Irland. På spårtrafikmötet diskuterades bland annat klimatrelaterade olyckor och tillbud och användningen av drönare vid olycksplatsundersökningar. På motsvarande möte inom luftfarten berördes bland annat data från sociala medier som en möjlig ny källa till information samt AI som ett kompletterande utredningsverktyg.

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

### 3.8 Utveckling av verksamheten 2024

Under 2024 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 Statens haverikommission 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 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 Statens haverikommission 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 olycksscenarioer 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 Statens haverikommission och Statens havarikommisjon 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 – inte minst genom beräkningsprogram och visualiseringar vilka även gör det möjligt att nå fler och bredare målgrupper.

Under 2024 har ett arbete påbörjats med att öka kompetensen inom AI och vad tekniken kan användas till i myndighetens verksamhet. För att öka myndighetens kompetens och utvecklingsförmåga har ett arbete bedrivits för att kunna teckna en överenskommelse med RISE avseende ett AI-partnerskap för offentlig verksamhet. Avtalet beräknas finnas på plats under början av 2025.

Under det gångna året har utbildningsinsatserna för att möta kraven från omvärlden varit många. Tillsammans med den kontinuerliga samverkan som skett mellan Statens haverikommission, tillverkare och leverantörer av data har förutsättningarna ökat för att säkerställa bästa utredningsresultat.

### **Utveckling av kommunikationsverksamheten**

De senaste åren har efterfrågan på information om myndighetens verksamhet ökat markant. Inte minst den preliminära bedömningen gällande M/S Estonia ställer stora krav på insyn och tillgänglighet. Kraven på tillgänglighet har ökat ytterligare med anledning av de stora och publikt uppmärksammade utredningar som bedrivits eller slutrapporterats under året. Inte minst utredningen av olyckan på Gröna Lund, skredet i Stenungsund, bygghissolyckan i Sundbyberg 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.

En välutvecklad förmåga att kommunicera myndighetens verksamhet och utredningsresultat är avgörande också för att myndighetens olycksutredningar ska kunna leda till färre olyckor och ökad säkerhet. Mot denna bakgrund har en rad aktiviteter genomförts för att utveckla myndighetens kommunikation. Bland annat har en ny webbplats lanserats under 2024 för att underlätta sökbarheten när det gäller myndighetens utredningar och i övrigt öka tillgängligheten till myndighetens verksamhet.

## **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 2024 hade Statens haverikommission 32 anställda, 11 kvinnor och 21 män. Genomsnittsåldern vid myndigheten var 55 år. Under året har två män anställts med tillsvidareanställning.

Nedan redovisas antal årsarbetskrafter och medelantalet anställda 2022–2024 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 utredningsverksamheten. Statens haverikommission har även anlitat konsulter för att stärka upp 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 medeltalet anställda 2022–2024.<sup>4</sup>

|                                       | 2022      | 2023      | 2024      |
|---------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| <b>Antal årsarbetskrafter</b>         | <b>29</b> | <b>28</b> | <b>29</b> |
| - Varav kvinnor                       | 10,6      | 9,5       | 9,0       |
| - Varav män                           | 18,4      | 18,3      | 20,0      |
| <b>Medeltalet anställda</b>           | <b>32</b> | <b>31</b> | <b>32</b> |
| - Varav kvinnor                       | 13        | 11        | 11        |
| - Varav män                           | 19        | 20        | 21        |
| <b>Antal anställda vid årets slut</b> | <b>31</b> | <b>31</b> | <b>32</b> |
| Haveriutredare                        | 19        | 20        | 21        |
| - Varav kvinnor                       | 4         | 4         | 4         |
| - Varav män                           | 15        | 16        | 17        |
| Administrativ personal                | 8         | 7         | 7         |
| - Varav kvinnor                       | 7         | 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 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 kvinnliga kvalificerade 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 praktisk erfarenhet inom det egna utredningsområdet respektive det egna yrkestekniska området.

<sup>4</sup> Tjänstledig personal ingår inte i antalet årsarbetskrafter men ingår i medeltalet anställda och anställda vid årets slut.

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

Ett flertal resurskrävande utredningar och ett högt ärendeinflöde i övrigt har medfört att arbetsbelastningen även 2024 varit mycket hög för stora delar av personalen.

### **Sammanfattande bedömning**

Statens haverikommission uppfyller de kompetenskrav som ställs i myndighetsinstruktionen. 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 detta och kommande år 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 alltjämt påfallande ojämn, även om en viss förbättring skett under de senaste två åren. Fortsatta ansträngningar för att rekrytera fler kvinnor som haveriutredare är därför nödvändiga.

De satsningar som nu görs på myndigheten i form av resurstillskott kan sannolikt bidra till en mer hanterlig arbetssituation och gynnare arbetsmiljö framöver. Innan de rekryteringar som nu har möjliggjorts kan genomföras kommer verksamheten alltjämt att präglas av en hög arbetsbelastning. Ytterligare åtgärder kommer att krävas för att säkerställa en acceptabel arbetsmiljö. Det handlar bland annat om omprioriteringar och senareläggning av planerade utvecklingsprojekt.

## **3.10 Regeringsuppdrag**

### **Stärkt informationssäkerhet**

Statens haverikommission ska redovisa vidtagna åtgärder efter utvärderingen av sin informationssäkerhet genom Myndigheten för samhällsskydds och beredskaps verktyg Infosäkkollen eller motsvarande verktyg.

Statens haverikommission omfattas av Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps (MSB) föreskrifter (MSBFS 2020:6) om statliga myndigheters informationssäkerhet och bedriver ett systematiskt och riskbaserat informationssäkerhetsarbete. Myndighetens it-drift och support hanteras sedan hösten 2020 av Försäkringskassan genom en samverkansöverenskommelse. Huvudsyftet är en säker och långsiktigt hållbar lösning för myndighetens it-drift. I samband med överenskommelsen tecknades en säkerhetsskyddsöverenskommelse.

Myndigheten har under året genomfört en uppföljning av informationssäkerhetsarbetet med stöd av MSB:s verktyg Cybersäkerhetskollen. Utifrån uppföljningen har ett antal förbättringsaktiviteter identifierats och planlagts. Bland annat har myndigheten infört en ny

och säkrare lösenordshanterare, gjort en översyn av riskhanteringsmodellen samt löpande informerat om it-säkerhet och kända risker. Riktade utbildningsinsatser har genomförts. Vi har också påbörjat en översyn av vårt informationssäkerhetsarbete i förhållande till gällande ISO-standarder.

### Regeringsuppdrag återrapporterade i annan ordning

Under 2024 har Statens haverikommission även återrapporterat följande regeringsuppdrag.

#### Praktik i staten

Statens haverikommission har i februari 2024 redovisat regeringsuppdragen att ta emot nyanlända arbetsökande och personer med funktionsnedsättning för praktik 2021–2023 genom att besvara Statskontorets webbenkät. (A-23/24).

#### Prognoser 2024–2027

Statens haverikommission har i enlighet med myndighetens regleringsbrev för 2024 rapporterat in prognoser i Hermes per den 5 februari, 23 april, 26 juli och 21 oktober, (A-26/24).

## 3.11 Ekonomisk översikt

I avsnittet redovisas kostnader och finansiering 2022–2024. Statens haverikommission 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 2024 uppgår till 67 783 tkr varav utfallet på anslaget 67 128 tkr och övriga intäkter var 655 tkr. Årets anslagstilldelning var sammantaget 56 378 tkr och tillsammans med anslagssparande om 12 097 tkr från 2023 uppgick disponibla medel för 2024 till 68 475 tkr. Inledningsvis uppgick anslagstilldelningen till 51 378 tkr och i december ökades anslaget med 5 000 tkr i ändringsbeslut för undersökningar av skredet på väg E6 i Stenungsund.

Tabell 6. Totala kostnader och intäkter 2022–2024 (tkr).

|                         | 2022   | 2023   | 2024          |
|-------------------------|--------|--------|---------------|
| Totala kostnader        | 61 745 | 78 027 | <b>67 783</b> |
| Totala intäkter         | 61 745 | 78 027 | <b>67 783</b> |
| - Varav anslag          | 61 504 | 77 269 | <b>67 128</b> |
| - Varav övriga intäkter | 241    | 758    | <b>655</b>    |

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 2022-2024 (tkr).

|                                  | 2022   | 2023   | 2024          |
|----------------------------------|--------|--------|---------------|
| Kostnader för personal           | 38 747 | 39 952 | <b>44 049</b> |
| Kostnader för lokaler            | 3 552  | 3 747  | <b>3 994</b>  |
| Övriga driftskostnader           | 19 619 | 34 102 | <b>19 365</b> |
| Finansiella kostnader            | 2      | 143    | <b>59</b>     |
| Avskrivningar och nedskrivningar | 24     | 83     | <b>315</b>    |
| Totalt                           | 61 745 | 78 027 | <b>67 783</b> |

Myndighetens väsentligt högre kostnader 2023 i jämförelse med 2022 och 2024 är främst hänförligt till fluktuerande utredningskostnader. 2023 hade myndigheten kostnader för utredningsaktiviteter avseende M/S Estonia om 25 000 tkr. För 2024 har kostnader om 7 600 tkr för utredningen om skredet utanför Stenungssund inneburit högre utredningskostnader än normalt. Under 2024 har myndigheten successivt stärkt upp utredarresurserna vilket sammantaget med ökade pensionspremier påverkat personalkostnaderna.



## 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 | 2024           | 2023           |
|---|-----|----------------|----------------|
| <b>Verksamhetens intäkter</b>               |     |                |                |
| Intäkter av anslag                          | 1   | 67 128         | 77 269         |
| Intäkter av avgifter och andra ersättningar | 2   | 10             | 4              |
| Intäkter av bidrag                          |     | 110            | 113            |
| Finansiella intäkter                        | 3   | 535            | 641            |
| <b>Summa</b>                                |     | <b>67 783</b>  | <b>78 027</b>  |
| <b>Verksamhetens kostnader</b>              |     |                |                |
| Kostnader för personal                      | 4   | -44 049        | -39 952        |
| Kostnader för lokaler                       |     | -3 994         | -3 747         |
| Övriga driftkostnader                       | 5   | -19 365        | -34 102        |
| Finansiella kostnader                       | 6   | -59            | -143           |
| Avskrivningar och nedskrivningar            |     | -315           | -83            |
| <b>Summa</b>                                |     | <b>-67 783</b> | <b>-78 027</b> |
| <b>Verksamhetsutfall</b>                    |     | <b>0</b>       | <b>0</b>       |
| <b>Årets kapitalförändring</b>              |     | <b>0</b>       | <b>0</b>       |

## 4.2 Balansräkning

| (tkr)  | Not | 2024-12-31    | 2023-12-31     |
|--|-----|---------------|----------------|
| <b>TILLGÅNGAR</b>  |     |               |                |
| <b>Immateriella anläggningstillgångar</b>                |     |               |                |
| Balanserade utgifter för utveckling                      | 7   | 0             | 0              |
| Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar | 8   | 1 305         | 1 076          |
| <b>Summa</b>   |     | <b>1 305</b>  | <b>1 076</b>   |
| <b>Materiella anläggningstillgångar</b>                  |     |               |                |
| Förbättringsutgifter på annans fastighet                 | 9   | 111           | 134            |
| Maskiner, inventarier, installationer m.m.               | 10  | 602           | 281            |
| <b>Summa</b>   |     | <b>713</b>    | <b>415</b>     |
| <b>Kortfristiga fordringar</b>                           |     |               |                |
| Fordringar hos andra myndigheter                         | 11  | 815           | 424            |
| Övriga kortfristiga fordringar                           | 12  | 3             | 0              |
| <b>Summa</b>   |     | <b>818</b>    | <b>424</b>     |
| <b>Periodavgränsningsposter</b>                          |     |               |                |
| Förutbetalda kostnader                                   | 13  | 943           | 1 123          |
| <b>Summa</b>   |     | <b>943</b>    | <b>1 123</b>   |
| <b>Avräkning med statsverket</b>                         |     |               |                |
| Avräkning med statsverket                                | 14  | -1 347        | -12 097        |
| <b>Summa</b>   |     | <b>-1 347</b> | <b>-12 097</b> |
| <b>Kassa och bank</b>                                    |     |               |                |
| Behållning räntekonto i Riksgälden                       | 15  | 11 201        | 22 180         |
| <b>Summa</b>   |     | <b>11 201</b> | <b>22 180</b>  |
| <b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>                                  |     | <b>13 632</b> | <b>13 121</b>  |
| <b>KAPITAL OCH SKULDER</b>                               |     |               |                |
| <b>Myndighetskapital</b>                                 |     |               |                |
| <b>Summa</b>   | 16  | <b>0</b>      | <b>0</b>       |
| <b>Avsättningar</b>                                      |     |               |                |
| Övriga avsättningar                                      | 17  | 909           | 861            |
| <b>Summa</b>   |     | <b>909</b>    | <b>861</b>     |
| <b>Skulder m.m.</b>                                      |     |               |                |
| Lån i Riksgälden   | 18  | 2 017         | 1 443          |
| Kortfristiga skulder till andra myndigheter              | 19  | 3 701         | 4 019          |
| Leverantörsskulder                                       |     | 2 290         | 2 640          |
| Övriga kortfristiga skulder                              | 20  | 791           | 738            |
| <b>Summa</b>   |     | <b>8 799</b>  | <b>8 840</b>   |
| <b>Periodavgränsningsposter</b>                          |     |               |                |
| Upplupna kostnader                                       | 21  | 3 924         | 3 420          |
| <b>Summa</b>   |     | <b>3 924</b>  | <b>3 420</b>   |
| <b>SUMMA KAPITAL OCH SKULDER</b>                         |     | <b>13 632</b> | <b>13 121</b>  |

### 4.3 Anslagsredovisning

| Anslag (tkr)  | Not | Ingående överföringsbelopp | Årets tilldelning enl. regl.brev | Totalt disponibelt belopp | Utgifter       | Utgående överföringsbelopp |
|---|-----|----------------------------|----------------------------------|---------------------------|----------------|----------------------------|
| <b>Utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap</b> |     |                            |                                  |                           |                |                            |
| <b>2:7 Statens haverikommission (Ramanslag)</b>             |     |                            |                                  |                           |                |                            |
| ap.1 Statens haverikommission - del till SHK (ram)          | 22  | 12 097                     | 56 378                           | 68 475                    | -67 128        | 1 347                      |
| <b>Summa</b>  |     | <b>12 097</b>              | <b>56 378</b>                    | <b>68 475</b>             | <b>-67 128</b> | <b>1 347</b>               |

Statens haverikommission har sammantaget tilldelats 56 378 tkr i anslag för 2024. Inledningsvis uppgick tilldelningen till 51 378 tkr och i december ökades anslaget med 5 000 tkr i ändringsbeslut för undersökningar av skred på väg E6 vid Stenungsund. Ingående överföringsbelopp är hänförligt till extramedel som tilldelats för extra utgifter tidigare år i samband med undersökningar av M/S Estonia. De aktiviteter som genomförts tidigare år har inte föranlett så höga kostnader som ursprungligen beräknats. Arbeta och utredningsaktiviteter avseende M/S Estonia fortgår även under 2025.

## 4.4 Tilläggsupplýsingar

### Redovisningsprinciper

#### Tillämpade redovisningsprinciper

Statens haverikommissionens 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 (FÅB) samt ESV:s föreskrifter och allmänna råd till denna.

I enlighet med ESV:s föreskrifter till 10 § FBF tillämpar Statens haverikommission brytdagen den 3 januari 2025. Brytdagen föregående år var den 5 januari. Efter brytdagen har fakturor överstigande 20 tkr bokförts som periodavgränsningsposter.

### 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. Avskrivningstiden för förbättringsutgifter på annans fastighet uppgår till högst den återstående giltighetstiden på hyreskontraktet, dock lägst tre år. Nuvarande hyreskontrakt löper till och med 2029-09-30.

Avskrivning sker enligt linjär avskrivningsmetod.

#### Tillämpade avskrivningstider

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

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

#### Omsättningstillgångar

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

#### Skulder

Skulderna har tagits upp till nominellt belopp. Skulder i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs.

**Ersättningar och andra förmåner**

| <b>Ledande befattningshavare</b>   | <b>Ersättning i tkr</b> |
|--|-------------------------|
| John Ahlberk, generaldirektör  | 1 318                   |
| Förmåner   | 0                       |
| Särskild utredare för Utredningen om åtgärder för att minska offentliganställdas utsatthet (Dir. 2022:31). |                         |

**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.

| <b>Sjukfrånvaro</b>      | <b>2024</b> | <b>2023</b> |
|--------------------------|-------------|-------------|
| Totalt                   | 0,6         | 1,0         |
| Andel 60 dagar eller mer | 0           | 58,4        |
| Kvinnor                  | -           | 2,2         |
| Män                      | -           | 0,3         |
| Anställda -29 år         | -           | -           |
| Anställda 30 år-49 år    | -           | -           |
| Anställda 50 år-         | 0,7         | 1,0         |

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   |  | 2024           | 2023           |
|---|--|----------------|----------------|
| <b>1</b>  | <b>Intäkter av anslag</b>  |                |                |
|   | Intäkter av anslag   | 67 128         | 77 269         |
|   | <b>Summa</b>   | <b>67 128</b>  | <b>77 269</b>  |
|   | Utgifter i anslagsredovisningen  | -67 128        | -77 269        |
|   | <b>Saldo</b>   | <b>0</b>       | <b>0</b>       |
| <p>Den lägre anslagsförbrukningen 2024 beror till stor del på fluktuerande utredningskostnader. 2023 hade myndigheten kostnader om 25 mnkr för utredningsaktiviteter avseende MS Estonia. För 2024 har myndigheten haft utredningskostnader om 7,6 mnkr för kostnader för utredning av raset i Stenungsund samt ökade kostnader för personal.</p> |  |                |                |
| <b>2</b>  | <b>Intäkter av avgifter och andra ersättningar</b>   | <b>2024</b>    | <b>2023</b>    |
|   | Intäkter enligt 4 § avgiftsförordningen  | 0              | 1              |
|   | Övriga intäkter av avgifter och andra ersättningar   | 10             | 3              |
|   | <b>Summa</b>   | <b>10</b>      | <b>4</b>       |
| <b>3</b>  | <b>Finansiella intäkter</b>  | <b>2024</b>    | <b>2023</b>    |
|   | Ränta på räntekonto i Riksgälden   | 532            | 640            |
|   | Övriga finansiella intäkter  | 2              | 1              |
|   | <b>Summa</b>   | <b>535</b>     | <b>641</b>     |
| <b>4</b>  | <b>Kostnader för personal</b>  | <b>2024</b>    | <b>2023</b>    |
|   | Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal) | -24 391        | -22 295        |
|   | <i>Varav lönekostnader ej anställd personal</i>  | 0              | -6             |
|   | Sociala avgifter   | -18 450        | -16 210        |
|   | Övriga kostnader för personal  | -1 208         | -1 447         |
|   | <b>Summa</b>   | <b>-44 049</b> | <b>-39 952</b> |
| <b>5</b>  | <b>Övriga driftkostnader</b>   | <b>2024</b>    | <b>2023</b>    |
|   | Reparationer och underhåll   | -67            | -51            |
|   | Offentlighetsrättsliga avgifter, skatter, kundförluster  | -21            | -21            |
|   | Resor, representation, information   | -2 093         | -1 885         |
|   | Köp av varor   | -559           | -490           |
|   | Köp av tjänster  | -16 625        | -31 656        |
|   | <b>Summa</b>   | <b>-19 365</b> | <b>-34 102</b> |
| <p>Minskade driftkostnader jämfört med föregående år främst hänförligt till de kostnader som myndigheten hade 2023 för utredningsaktiviteter avseende M/S Estonia.</p>  |  |                |                |
| <b>6</b>  | <b>Finansiella kostnader</b>   | <b>2024</b>    | <b>2023</b>    |
|   | Ränta på lån i Riksgälden  | -58            | -41            |
|   | Övriga finansiella kostnader   | -1             | -103           |
|   | <b>Summa</b>   | <b>-59</b>     | <b>-143</b>    |

**Balansräkning (tkr)**

| <b>Not</b> | <b>7</b>  | <b>Balanserade utgifter för utveckling</b>   | <b>2024-12-31</b> | <b>2023-12-31</b> |
|------------|-----------|--|-------------------|-------------------|
|            |           | Ingående anskaffningsvärde   | 881               | 1 722             |
|            |           | Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde   | -881              | -841              |
|            |           | <b>Summa anskaffningsvärde</b>   | <b>0</b>          | <b>881</b>        |
|            |           | Ingående ackumulerade avskrivningar  | -881              | -1 722            |
|            |           | Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar   | 881               | 841               |
|            |           | <b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>  | <b>0</b>          | <b>-881</b>       |
|            |           | <b>Utgående bokfört värde</b>  | <b>0</b>          | <b>0</b>          |
| <b>Not</b> | <b>8</b>  | <b>Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar</b>  | <b>2024-12-31</b> | <b>2023-12-31</b> |
|            |           | Ingående anskaffningsvärde   | 1 251             | 981               |
|            |           | Årets anskaffningar  | 435               | 269               |
|            |           | Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde   | -91               | 0                 |
|            |           | <b>Summa anskaffningsvärde</b>   | <b>1 594</b>      | <b>1 251</b>      |
|            |           | Ingående ackumulerade avskrivningar  | -174              | -174              |
|            |           | Årets avskrivningar  | -206              | 0                 |
|            |           | Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar   | 91                | 0                 |
|            |           | <b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>  | <b>-289</b>       | <b>-174</b>       |
|            |           | <b>Utgående bokfört värde</b>  | <b>1 305</b>      | <b>1 076</b>      |
|            |           | 2024 år anskaffning avser fortsatt utveckling av webbplats samt licenser för beräkningsprogram som används i utredningsverksamheten. |                   |                   |
| <b>Not</b> | <b>9</b>  | <b>Förbättringsutgifter på annans fastighet</b>  | <b>2024-12-31</b> | <b>2023-12-31</b> |
|            |           | Ingående anskaffningsvärde   | 1 430             | 1 348             |
|            |           | Årets anskaffningar  | 0                 | 136               |
|            |           | Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde   | 0                 | -54               |
|            |           | <b>Summa anskaffningsvärde</b>   | <b>1 430</b>      | <b>1 430</b>      |
|            |           | Ingående ackumulerade avskrivningar  | -1 296            | -1 348            |
|            |           | Årets avskrivningar  | -23               | -2                |
|            |           | Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar   | 0                 | 54                |
|            |           | <b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>  | <b>-1 319</b>     | <b>-1 296</b>     |
|            |           | <b>Utgående bokfört värde</b>  | <b>111</b>        | <b>134</b>        |
| <b>Not</b> | <b>10</b> | <b>Maskiner, inventarier, installationer m.m.</b>  | <b>2024-12-31</b> | <b>2023-12-31</b> |
|            |           | Ingående anskaffningsvärde   | 1 617             | 1 635             |
|            |           | Årets anskaffningar  | 407               | 0                 |
|            |           | Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde   | 0                 | -18               |
|            |           | <b>Summa anskaffningsvärde</b>   | <b>2 024</b>      | <b>1 617</b>      |
|            |           | Ingående ackumulerade avskrivningar  | -1 336            | -1 272            |
|            |           | Årets avskrivningar  | -86               | -81               |
|            |           | Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar   | 0                 | 18                |
|            |           | <b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>  | <b>-1 421</b>     | <b>-1 336</b>     |
|            |           | <b>Utgående bokfört värde</b>  | <b>602</b>        | <b>281</b>        |
|            |           | Under 2024 har nya inventarier till konferensrum och mattor anskaffats.  |                   |                   |
| <b>Not</b> | <b>11</b> | <b>Fordringar hos andra myndigheter</b>  | <b>2024-12-31</b> | <b>2023-12-31</b> |
|            |           | Fordran ingående mervärdesskatt  | 815               | 424               |
|            |           | <b>Summa</b>   | <b>815</b>        | <b>424</b>        |

| <b>Not</b> | <b>Övriga kortfristiga fordringar</b>  | <b>2024-12-31</b> | <b>2023-12-31</b> |
|------------|--|-------------------|-------------------|
|            | Övrigt   | 3                 | 0                 |
|            | <b>Summa</b>   | <b>3</b>          | <b>0</b>          |
| <b>Not</b> | <b>Förutbetalda kostnader</b>  | <b>2024-12-31</b> | <b>2023-12-31</b> |
|            | Förutbetalda hyreskostnader  | 921               | 905               |
|            | Övriga förutbetalda kostnader  | 22                | 217               |
|            | <b>Summa</b>   | <b>943</b>        | <b>1 123</b>      |
| <b>Not</b> | <b>Avräkning med statsverket</b>   | <b>2024-12-31</b> | <b>2023-12-31</b> |
|            | <b>Anslag i räntebärande flöde</b>   |                   |                   |
|            | Ingående balans  | -12 097           | -14 755           |
|            | Redovisat mot anslag   | 67 128            | 77 269            |
|            | Anslagsmedel som tillförts räntekonto  | -56 378           | -74 611           |
|            | <b>Skulder avseende anslag i räntebärande flöde</b>                            | <b>-1 347</b>     | <b>-12 097</b>    |
|            | <b>Summa Avräkning med statsverket</b>   | <b>-1 347</b>     | <b>-12 097</b>    |
| <b>Not</b> | <b>Behållning räntekonto i Riksgälden</b>                                      | <b>2024-12-31</b> | <b>2023-12-31</b> |
|            | Behållning räntekonto i Riksgälden   | 11 201            | 22 180            |
|            | <b>Summa</b>   | <b>11 201</b>     | <b>22 180</b>     |
|            | Beviljad kredit enligt regleringsbrev  | 10 000            | 10 000            |
|            | Maximalt utnyttjad kredit  | 0                 | 0                 |
| <b>Not</b> | <b>Myndighetskapital</b>   | <b>2024-12-31</b> | <b>2023-12-31</b> |
|            | Myndighetskapital saknas och därför redovisas inte någon specifikationstabell. |                   |                   |
| <b>Not</b> | <b>Övriga avsättningar</b>   | <b>2024-12-31</b> | <b>2023-12-31</b> |
|            | <b>Avsättning för lokalt omställningsarbete</b>                                |                   |                   |
|            | Ingående balans  | 861               | 794               |
|            | Årets förändring   | 48                | 67                |
|            | <b>Utgående balans</b>   | <b>909</b>        | <b>861</b>        |
|            | Avsättningsmedlen kommer inte att brukas under 2025.                           |                   |                   |
| <b>Not</b> | <b>Lån i Riksgälden</b>  | <b>2024-12-31</b> | <b>2023-12-31</b> |
|            | Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar                            |                   |                   |
|            | Ingående balans  | 1 443             | 1 170             |
|            | Under året nyupptagna lån  | 890               | 356               |
|            | Årets amorteringar   | -315              | -83               |
|            | <b>Utgående balans</b>   | <b>2 017</b>      | <b>1 443</b>      |
|            | Beviljad låneram enligt regleringsbrev   | 4 000             | 5 000             |
|            | Utnyttjad låneram inklusive finansiell leasing                                 | 2 017             | 1 443             |



| <b>Not</b> | <b>19 Kortfristiga skulder till andra myndigheter</b> | <b>2024-12-31</b> | <b>2023-12-31</b> |
|------------|---|-------------------|-------------------|
|            | Utgående mervärdesskatt                               | 13                | 1 322             |
|            | Arbetsgivaravgifter                                   | 695               | 659               |
|            | Leverantörsskulder andra myndigheter                  | 2 993             | 2 038             |
|            | <b>Summa</b>  | <b>3 701</b>      | <b>4 019</b>      |

| <b>Not</b> | <b>20 Övriga kortfristiga skulder</b> | <b>2024-12-31</b> | <b>2023-12-31</b> |
|------------|---------------------------------------|-------------------|-------------------|
|            | Personalens källskatt                 | 791               | 738               |
|            | <b>Summa</b>                          | <b>791</b>        | <b>738</b>        |

| <b>Not</b> | <b>21 Upplupna kostnader</b>                      | <b>2024-12-31</b> | <b>2023-12-31</b> |
|------------|---|-------------------|-------------------|
|            | Upplupna semesterlöner inklusive sociala avgifter | 3 384             | 2 987             |
|            | Övriga upplupna löner inklusive sociala avgifter  | 91                | 104               |
|            | Övriga upplupna kostnader                         | 448               | 330               |
|            | <b>Summa</b>                                      | <b>3 924</b>      | <b>3 420</b>      |

### Anslagsredovisning

#### Not 22 Uo 6 2:7 ap.1

##### Statens haverikommission – del till SHK

Enligt regeringsbeslut 2024-12-16 (11:5) har Statens haverikommission tilldelats ytterligare 5 000 tkr.

Statens haverikommission får disponera hela det ingående överföringsbeloppet från föregående år enligt årets regleringsbrev.

Enligt regleringsbrevet disponerar Statens haverikommission en anslagskredit på 1 541 tkr. Statens haverikommission har inte nyttjat krediten under 2024.

Anslaget är räntebärande.

## 4.6 Sammanställning över väsentliga uppgifter

| (tkr)                                    | 2024             | 2023   | 2022   | 2021   | 2020   |
|--|------------------|--------|--------|--------|--------|
| <b>Låneram Riksgälden</b>                |                  |        |        |        |        |
| Beviljad                                 | 4 000            | 5 000  | 2 000  | 2 000  | 2 000  |
| Utnyttjad                                | 2 017            | 1 433  | 1 170  | 32     | 54     |
| <b>Kontokrediter Riksgälden</b>          |                  |        |        |        |        |
| Beviljad                                 | 10 000           | 10 000 | 10 000 | 10 000 | 10 000 |
| Maximalt utnyttjad                       | 0                | 0      | 0      | 0      | 0      |
| <b>Räntekonto Riksgälden</b>             |                  |        |        |        |        |
| Ränteintäkter                            | 532              | 640    | 176    | 0      | 0      |
| Räntekostnader                           | 0                | 0      | 0      | 0      | 0      |
| <b>Avgiftsintäkter</b>                   |                  |        |        |        |        |
| <i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>    |                  |        |        |        |        |
| Övriga avgiftsintäkter                   | 10               | 4      | 21     | 3      | 0      |
| <b>Anslagskredit</b>                     |                  |        |        |        |        |
| Beviljad                                 | 1 541            | 1 488  | 1 731  | 1 433  | 4 733  |
| Utnyttjad                                | 0                | 0      | 0      | 0      | 0      |
| <b>Anslag</b>                            |                  |        |        |        |        |
| <i>Ramanslag</i>                         |                  |        |        |        |        |
| Anslagssparande                          | 1 347            | 12 097 | 14 755 | 18 531 | 901    |
| <b>Bemyndiganden</b>                     | (Ej tillämpligt) |        |        |        |        |
| <b>Personal</b>                          |                  |        |        |        |        |
| Antalet årsarbetskrafter (st)            | 29               | 28     | 29     | 28     | 28     |
| Medelantalet anställda (st) <sup>5</sup> | 32               | 31     | 32     | 31     | 30     |
| <b>Driftkostnad per årsarbetskraft</b>   | 2 324            | 2 779  | 2 128  | 1 845  | 1 710  |
| <b>Kapitalförändring</b>                 |                  |        |        |        |        |
| Årets                                    | 0                | 0      | 0      | 0      | 0      |
| Balanserad                               | 0                | 0      | 0      | 0      | 0      |

<sup>5</sup> I beräkningen av medelantalet anställda ingår tjänstledig personal.

## 5. Säkerhetsrekommendationer

### 5.1 Lämnade säkerhetsrekommendationer

Under 2024 har 43 rekommendationer lämnats i 11 slutrapporter.

#### 5.1.1 Civil sjöfart

| Rapport     | Rekommendation och mottagare  |
|-------------|---|
| SHK 2024:04 | Stena Line Scandinavia AB rekommenderas att se över rutinerna för familiarisering av hela besättningen ombord, i syfte att korta ned uttryckningstiden från larm tills dess att besättningsmedlemmar anländer till olycksplatsen. (R1)  |
| SHK 2024:04 | Stena Line Scandinavia AB rekommenderas att ta fram rutiner för att konsultera sjukvården iland, varje gång en person ombord fått en elektrisk stöt eller strömgenomgång. (R2)  |
| SHK 2024:04 | Transportstyrelsen rekommenderas att inom ramen för sin tillsyn uppmärksamma riskerna med felaktigt utförda elarbeten ombord på fartyg, t.ex. genom att i dialog med rederierna betona vikten av att endast personer med erforderliga kunskaper inom el och fartygs särskilda elsystem utför elarbeten ombord. (R3) |
| SHK 2024:13 | Rederiaktiebolaget Eckerö rekommenderas att säkerställa att samtliga riskfyllda arbetsmoment omhändertas i säkerhetsledningssystemet, samt att utbildning och instruktioner för sådana arbetsmoment tas fram och hålls uppdaterade. (R1)  |
| SHK 2024:13 | Rederiaktiebolaget Eckerö rekommenderas att fullfölja arbetet med att införa en teknisk lösning som säkerställer att hängdäckens låsningar inte kan dras in innan lyftvajrarna har sträckts upp. (R2)   |
| SHK 2024:18 | Malmö stad och Copenhagen Malmö Port, CMP rekommenderas att i samband med ombyggnad, ändring eller nykonstruktion av hamnanläggningar, inkludera riskanalys av konsekvenser av en eventuell skada. (R1)   |

#### 5.1.2 Spårtrafik

| Rapport     | Rekommendation och mottagare  |
|-------------|---|
| SHK 2024:08 | A-Train AB rekommenderas att med anledning av tidigare högt slitage, underhåll och skadeutfall i växel 106, följa slitage, underhållsbehov och andra relevanta indikationer för att proaktivt identifiera eventuella brister i syfte att säkerställa trafiksäker funktion i den nya växeln. Vid eventuella oklarheter avseende besiktning och underhåll bör A-Train kontakta tillverkaren för bedömning om och i så fall hur instruktioner och rutiner kan förbättras. (R1) |
| SHK 2024:08 | Vossloh Switch Systems AB rekommenderas att undersöka om svetsförband i nytillverkade drivanslutningsplattor ska dimensioneras för dynamiska lastfall i syfte att minimera risken för utmattningssprickor och brott. (R2)   |
| SHK 2024:08 | Vossloh Switch Systems AB rekommenderas att följa upp regler och rutiner för att säkerställa att svetsarbeten uppfyller krav och standarder. (R3)   |
| SHK 2024:08 | Trafikverket rekommenderas att undersöka drivanslutningsplattor med volymetrisk provning i syfte att säkerställa att svetsförbanden uppfyller ställda krav och detektera eventuella dolda fel i lastbärande svetsar. (R4)   |
| SHK 2024:08 | Trafikverket rekommenderas att se över styrande dokument i syfte att säkerställa att svetsförband i drivanslutningsplattor till rörliga korsningsspetsar i Trafikverkets infrastruktur kontrolleras i erforderlig omfattning för att minimera riskerna för utmattningssprickor och brott. (R5)  |

|             |   |
|-------------|---|
| SHK 2024:08 | Trafikverket rekommenderas att i samråd med SOS Alarm Sverige AB arbeta fram ett sätt att snabbt kunna positionera en järnvägsolycka. Arbetet bör inriktas på att Trafikverket, i samband med den första informationen om olyckan, ska kunna ta fram och förmedla en position som SOS Alarm och räddningsresurser kan relatera till. (R6)   |
| SHK 2024:14 | Transportstyrelsen rekommenderas att genomföra tillsyn riktad mot hur Trafikverket främjar en positiv säkerhetskultur mot bakgrund av den utredning av Trafikverkets säkerhetskultur som Transportstyrelsen genomförde 2015–2017. (R1)  |
| SHK 2024:14 | Trafikverket rekommenderas att vidta åtgärder för att stärka beredskapen för stora nederbördsmängder genom att: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Säkerställa att säkerhetsbesiktning eller annan kontroll omfattar de objekt som har påverkan på banvall och dränering av banvall. (R2)</li> <li>• Säkerställa att fastställda dokument och procedurer i organisationen implementeras samt följa upp att rutiner och checklistor efterföljs. (R3)</li> <li>• Skapa bättre underlag och stöd till de funktioner som ska identifiera och bedöma risker samt problemområden. (R4)</li> <li>• I samverkan med järnvägsföretagen ta fram bedömningsstöd och kriterier för lokförare och tågklarare vid rapportering och bedömning av akuta fel eller risker för fel på banan. I arbetet bör ingå att identifiera och tydliggöra vilken information som en lokförare vid rapporteringen ska förmedla till tågklararen. (R5)</li> <li>• Undersöka behovet av och möjligheterna till ökad information om infrastrukturpåverkande skogsavverkningar, eller annan förändring i markanvändning med påverkan på ytavrinning intill järnvägsnätet och om lämpligt införa en rutin för detta. (R6)</li> </ul> |
| SHK 2024:14 | Trafikverket rekommenderas att i samråd med SOS Alarm Sverige AB och järnvägsföretagen arbeta fram ett sätt att utan fördröjning kunna positionera en järnvägsolycka. (R7)  |
| SHK 2024:15 | Trafikverket rekommenderas att utifrån dagens förutsättningar utvärdera om det finns skäl att omvärdera beslutet att inte utveckla B-anläggningens funktion med fokus på hur vägskyddsanläggningen kan göras säkrare för järnvägspersonal, resenärer och vägtrafikanter. (R1)   |
| SHK 2024:15 | Trafikverket rekommenderas att prioritera arbetet med införande av ett system som varnar lokföraren om föremål vid plankorsningar för att höja säkerheten för järnvägspersonal och resenärer. (R2)  |

### 5.1.3 Civil luftfart

| Rapport     | Rekommendation och mottagare   |
|-------------|--|
| SHK 2024:06 | Transportstyrelsen rekommenderas att inom ramen för sin tillsyn av flygplatser verka för att en gemensam standard används för hur PPR beskrivs i AIP. (R1) |
| SHK 2024:06 | Transportstyrelsen rekommenderas att analysera hur flygplatsernas tillgänglighet begränsas av PPR och hur det påverkar flygsäkerheten. (R2)                |
| SHK 2024:06 | Transportstyrelsen rekommenderas att förtydliga flygkontrolltjänstens fraseologi angående en flygplats tillgänglighet när ATS är öppen eller stängd. (R3)  |

### 5.1.4 Militära händelser

| Rapport     | Rekommendation och mottagare  |
|-------------|---|
| SHK 2024:01 | Försvarsmakten rekommenderas att utveckla eller komplettera utbildningsmateriel med avseende på hängdrivor och risker. (R1)   |
| SHK 2024:01 | Försvarsmakten rekommenderas att utvärdera om de praktiska utbildningsmomenten avseende hängdrivor och risker bör förändras. (R2)   |
| SHK 2024:01 | Försvarsmakten rekommenderas att undersöka behovet av, och om nödvändigt komplettera de jägarspecifika uniformskomponenterna för verksamhet i alpin miljö. (R3)   |
| SHK 2024:02 | Försvarsmakten rekommenderas att i samråd med Saab AB analysera vilka säkerhetsvinster och effekter i övrigt en ändrad delkretsavstängningslogik i hydraulsystemet för JAS 39 Gripen skulle innebära. (R1)    |
| SHK 2024:02 | Försvarsmakten rekommenderas att utvärdera räddningsinsatsen i syfte att säkerställa en tillfredsställande radiokommunikation mellan militära flygplatsers räddningsstyrka och kommunal räddningstjänst. (R2) |
| SHK 2024:02 | Saab AB rekommenderas att genomföra en översyn av felpresentationslogiken i JAS 39 Gripen vid återkommande fel i syfte att minska arbetsbelastningen för piloten vid en liknande händelse. (R3)               |
| SHK 2024:02 | Saab AB rekommenderas att vidta åtgärder för att säkerställa att felpresentationslogiken i JAS 39 Gripen ger piloten en tydlig varning vid totalt bromsbortfall. (R4)   |
| SHK 2024:02 | SOS Alarm rekommenderas att sprida erfarenheterna från den aktuella larmhanteringen till övriga larmcentraler inom SOS Alarm. (R5)  |

### 5.1.5 Övriga olyckor

| Rapport     | Rekommendation och mottagare  |
|-------------|---|
| SHK 2024:07 | Gröna Lund AB rekommenderas att utveckla säkerhetsarbetet för attraktionsverksamheten så att det minst säkerställer att: <ul style="list-style-type: none"> <li>• risker i form av organisatoriska och tekniska brister som kan leda till olyckor kontinuerligt identifieras, analyseras och åtgärdas,</li> <li>• rutiner tas fram som säkerställer att utbytesdelar uppfyller de krav som ursprungligen ställts för den berörda attraktionen,</li> <li>• kontroller anpassas till en attraktions driftstid och identifierade risker,</li> <li>• hela säkerhetsarbetet återkommande följs upp, utvärderas och vid behov revideras. (R1)</li> </ul>  |
| SHK 2024:07 | Polismyndigheten rekommenderas att genomföra en översyn av föreskrifterna om tivolianordningar. Översynen bör syfta till en höjd säkerhetsnivån, bland annat genom att: <ul style="list-style-type: none"> <li>• tivoliöretagens ansvar för säkerheten lyfts fram tydligare, bland annat att ansvaret omfattar alla de åtgärder som krävs för att attraktionen ska ha en betryggande säkerhet mot olycksfall,</li> <li>• behovet av ett systematiskt säkerhetsarbete återspeglas,</li> <li>• specifika krav på kontroller och besiktningar införs för att säkerställa att en tivoliattraktion inte genomgått ändringar eller ingrepp som kan försämra attraktionens säkerhet,</li> <li>• de allmänna råden om journalföring kompletteras så att det i journalen för varje attraktion även framgår vilka underhållsåtgärder, ändringar eller ingrepp som genomförts på attraktionen.</li> <li>• hänvisningar till gällande standarder uppdateras,</li> <li>• det tydliggörs att kraven om drift och underhåll i gällande standarder även omfattar tivoliattraktioner tillverkade före den 1 juli 2006. (R2)</li> </ul> |

|             |   |
|-------------|---|
| SHK 2024:07 | Polismyndigheten rekommenderas att om Polismyndigheten vid översynen bedömer att tillräckliga ändringar inte är möjliga på föreskriftsnivå bör Polismyndigheten överlämna frågan om nödvändiga författningsändringar till regeringen. (R3)  |
| SHK 2024:07 | Regeringen rekommenderas att vidta åtgärder för att stärka den offentliga tillsynen över tivoliverksamheter. I en förstärkt tillsyn bör bland annat ingå möjligheter till löpande tillsynsåtgärder och tillsynsbesök. I verksamheten bör även ingå rådgivning och information till tivoli företagen om de krav som ställs på säkerheten vid tivoliattraktioner och hur dessa kan tillgodoses, till exempel genom riskanalyser och ett systematiskt säkerhetsarbete. (R4)  |
| SHK 2024:07 | Regeringen rekommenderas att vid behov vidta åtgärder så att de ändringar i föreskrifterna som anges i rekommendationen till Polismyndigheten (SHK 2024:07 R3) kan komma till stånd, eller att motsvarande ändringar genomförs i lag eller förordning. (R5)   |
| SHK 2024:07 | International Association of Amusement Parks and Attractions, IAAPA, rekommenderas att sprida SHK:s slutrapport till sina medlemmar och i sina säkerhetsforum för att ge medlemmarna underlag för att bedöma behovet av förändrade krav på fasthållningsanordningar för bergochdalbanor. Vid informationstillfällena bör även rapportens iakttagelser om behovet av ett systematiskt säkerhetsarbete och användningen av utbytesdelar i bergochdalbanor lyftas fram. (R6) |
| SHK 2024:11 | Arbetsmiljöverket rekommenderas att utreda hur kontrollsystemet vid montage av bygghissar kan stärkas. (R1)   |
| SHK 2024:11 | Arbetsmiljöverket rekommenderas att inom ramen för tillsynen på byggarbetsplatser särskilt granska hur risker med bygghissar hanteras i det systematiska arbetsmiljöarbetet. (R2)   |
| SHK 2024:11 | Andersson Company Byggnads AB rekommenderas att integrera risker med bygghissar i det systematiska arbetsmiljöarbetet. (R3)   |
| SHK 2024:11 | ABC Bygghissar och Byggmaskiner AB rekommenderas att förtydliga rutinerna för egenkontroll av montage och andra serviceåtgärder för att minska risken för montagefel. (R4)  |
| SHK 2024:11 | ABC Bygghissar och Byggmaskiner AB rekommenderas att vidta åtgärder för att säkerställa att uppställda rutiner följs och att avvikelser rapporteras och hanteras. (R5)  |

## 5.2 Behandlade säkerhetsrekommendationer 2024

Under 2024 har 33 säkerhetsrekommendationer färdigbehandlats. Av dessa har samtliga mottagare lämnat tillfredsställande svar, varav två stycken bedömts som delvis tillfredsställande. Nedan redogörs för de svar som bedömts som delvis tillfredsställande.

### Delvis tillfredsställande svar

#### Dödsolycka ombord på lastfartyget NATALY

I utredningen lämnade Statens haverikommission en rekommendation till rederiet Hermann Lohmann Schiffahrtsverwaltung GmbH att med anledning av händelsen fortsätta att utveckla sitt säkerhetsorganisationssystem så att en kontinuerlig förbättring av säkerhetskulturen kan erhållas. Rekommendationen har besvarats och i svaret uppges att rederiets säkerhetsorganisationssystem lever upp till de internationella krav som ställs på ett sådant, att det fram till den aktuella olyckan inte har inträffat några personskador på något av rederiets fartyg samt att rederiets ledning arbetar med att ständigt optimera systemet som är tillgängligt för samtliga anställda. I svaret uppges också att olyckan enligt rederiet i

slutändan byggde på försumlighet och att säkerhetsrutiner ignorerades. Av svaret framgår att rederiet har arbetat med att optimera systemet och minska risken för olyckor. Dessutom har rederiet vidtagit vissa konkreta säkerhetshöjande åtgärder. Det faktum att säkerhetsbarriärer varit frånvarande i sådan utsträckning att olyckan kunnat inträffa, oavsett om försumlighet varit för handen eller inte, visar dock att säkerhetskulturen inte befunnit sig på en tillfredsställande nivå och att rederiets ansträngningar inte varit tillräckliga. För att fullt ut motsvara rekommendationen behöver därför en mer utförlig och långsiktig plan för på vilket sätt rederiet efter händelsen arbetar med att utveckla säkerhetsorganisationssystemet för att erhålla en kontinuerlig förbättring av säkerhetskulturen redovisas.

Rekommendationen har därför bedömts endast som delvis tillfredsställande.  
(RS 2022:02, R1)

#### Ursparning av Arlanda Express vid Blackvreten

I slutrapporten över ursparningen på Arlanda Express i juni 2023 utfärdades en rekommendation till Trafikverket om samråd med SOS Alarm Sverige AB för snabb positionering av en järnvägsolycka i samband med första larmsamtalet. Trafikverket har redovisat att befintliga rutiner med järnvägens kilometertal är ett etablerat arbetssätt som ska användas. Vidare redovisas att trafikledningen har tillgång till stödsystem i form av karttjänster för mer exakt positionering av en olycksplats. Vid den aktuella olyckan tillämpades inte rutinerna och räddningstjänsten saknade inledningsvis position för det ursparade tåget. Det framgår heller inte i svaret om samråd har skett med SOS Alarm.

Rekommendationen har därför bedömts endast som delvis tillfredsställande  
(SHK 2024:08, R6).

## Årsredovisningens undertecknande

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

Stockholm den 21 februari 2025

John Ahlberk  
Generaldirektör