



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

ÅRSREDOVISNING

RÄKENSKAPSÅRET 2008

Statens haverikommission (SHK) Swedish Accident Investigation Board

Postadress

P.O. Box 12538

102 29 Stockholm

Besöksadress

Teknologgatan 8 C

Stockholm

Telefon

08-50886200

Fax

08-50886290

E-post

info@havkom.se

Internet

www.havkom.se

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	VERKSAMHETENS INRIKTNING.....	3
1.1	UPPGIFTER.....	3
1.2	VERKSAMHETSREGLERANDE BESTÄMMELSER.....	4
2	RESULTATREDOVISNING.....	4
2.1	VERKSAMHET	4
2.2	VERKSAMHETSUTVECKLING	7
2.2.1	Civil luftfart	7
2.2.2	Civil sjöfart.....	13
2.2.3	Spårbunden trafik	15
2.2.4	Militär verksamhet.....	17
2.2.5	Annan verksamhet	19
2.2.6	Internationella utredningar.....	21
2.2.7	Internationell verksamhet.....	22
2.2.8	Kompetensförsörjning.....	23
2.2.9	Lokaler.....	27
2.2.10	Effektivitet och god hushållning	27
2.2.11	Kostnader.....	32
3	FINANSIELL REDOVISNING.....	37
3.1	RESULTATRÄKNING	37
3.2	BALANSRÄKNING	38
3.3	TILLÄGGSUPPLYSNINGAR OCH NOTER	39

Statens haverikommissionens årsredovisning för räkenskapsåret 2008

1 VERKSAMHETENS INRIKTNING

1.1 UPPGIFTER

Statens haverikommission (SHK) inrättades den 1 juli 1978 med uppgift att undersöka allvarliga civila och militära flygolyckor. En översyn av SHK:s verksamhet ledde fram till att SHK fr.o.m. den 1 juli 1982 fick utredningsansvaret för alla olyckor och tillbud inom den civila luftfarten.

Fr.o.m. den 1 juli 1990 (prop. 1989/90:104, bet. 1989/90:TU 23, rskr. 1989/90:265) utökades SHK:s uppgifter. SHK fick då också ansvaret för att från säkerhetssynpunkt undersöka allvarliga olyckor och tillbud till olyckor inom sjöfarten, spårbunden trafik och annan verksamhet.

Fr.o.m. den 1 april 2006 (prop. 2005/06:12 bet. 2005/06:TU7, rskr 2005/06:143) inskränktes SHK:s uppgifter något. SHK skall endast undersöka allvarliga olyckor och tillbud till sådana olyckor som rör luftfartyg med en totalvikt av högst 2 250 kg vilka inte skall ha luftvärdighetsbevis, om en sådan undersökning är av betydelse från säkerhetssynpunkt. Om händelsen berör ett svenskt luftfartyg men händelsen inträffat utomlands skall en undersökning göras endast, om det är av synnerlig vikt från säkerhetssynpunkt och en undersökning inte görs i den stat inom vars territorium händelsen inträffade.

Fr.o.m. den 1 juli 2007 (prop. 2006/07:45, 2006/07:110, bet. 2006/07:TU13, rskr. 2006/07:199) utökades SHK:s uppgifter på området spårbunden trafik. Sådana olyckor skall undersökas om de orsakats av antingen kollisioner mellan spårfordon eller av urspårningar eller av andra händelser med betydelse för säkerheten som har medfört att minst en person har avlidit eller minst fem har blivit allvarligt skadade eller spårfordon, spåranläggningar, egendom som inte transporteras med spårfordonet eller miljön har fått så omfattande skador att de sammanlagda kostnaderna uppskattas till ett belopp motsvarande minst två miljoner euro. Järnvägsstyrelsen utreder inte längre några olyckor enligt den nya lagstiftningen och SHK kan inte heller överlåta åt styrelsen att göra en undersökning. Järnvägsstyrelsen är inte heller längre skyldig att ställa experter till SHK:s förfogande.

Syftet med SHK:s undersökningar är att

- så långt som möjligt klarlägga såväl händelseförloppet och orsaken till händelsen som skador och effekter i övrigt,
- ge underlag för beslut om åtgärder som har som mål att förebygga att liknande händelser inträffar eller att begränsa effekten av liknande händelser,
- ge underlag för en bedömning av de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort i samband med händelsen och, om det finns skäl därtill, för förbättringar av räddningstjänsten.

1.2 VERKSAMHETSREGLERANDE BESTÄMMELSER

Verksamheten regleras av lagen (1990:712) om undersökning av olyckor, förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor och förordningen (2007:860) med instruktion för Statens haverikommission. Statens haverikommission har i regleringsbrevet för budgetåret 2008 undantagits från kravet att lämna delårsrapport enligt 8 kap förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag.

2 RESULTATREDOVISNING

2.1 VERKSAMHET

Mål

Regeringen har i SHK:s regleringsbrev för politikområdet Transportpolitik angivit som mål att transportpolitiken skall säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Delmålet inom verksamhetsområde Forskning och analys är att kontinuerligt förbättra kunskapen om transportsektorn med syfte att effektivt närma sig det transportpolitiska målet. För detta delmål anges följande återrapporteringskrav.

Återrapporteringskrav

SHK ska översiktligt redovisa hur myndighetens arbete bidragit till uppfyllandet av de transportpolitiska delmålen och kunskapsutvecklingen inom politikområdet.

Återrapportering

SHK:s haveriutredare har, som föreläsare/kursdeltagare m.m. medverkat i en lång rad sammanhang där sammankomsten och diskussionen fokuserat på säkerhetsaspekter. Följande urval kan nämnas:

Föreläsare

- Föreläsning för FBS Flygtjänstledning
- Föreläsning för Räddningsverkets kursdeltagare i kursen Tillsyn A-RG-7
- Föreläsning vid Stockholms brandförsvares utbildning för distriktens olycksutredare
- Föreläsning vid sjöfartshögskolan i Kalmar
- Föreläsning vid Flygläkarutbildning, Flygmedicinska Utbildningssektionen i Linköping
- Föreläsning vid seminarium om olycksundersökningar, Räddningsverket
- Föreläsning vid flygchefsseminarium, Luftfartsstyrelsen

Kursdeltagande

- Seminarium: KEM 2008, Räddningsverket
- Konferens: Lära av misstag eller upprepa dem, Räddningsverket
- 2008 EMSA VDR Training and Coaching Seminar, European Maritime Safety Agency
- Central samverkanskurs, grundkurs i samverkan, Räddningsverket
- Professional Development Course on Maritime Casualty Investigation, World Maritime University
- PDB-training, European Railway Agency
- Seminarium: Den mänskliga faktorn, Chalmers
- Konferens: Ta det säkra före det osäkra, En konferens om säkerhetskultur

- Kvalificerad olycksmetodik 7,5 hp, Karlstads Universitet
- Human factors in accident investigation training day, European Railway Agency

Övrigt

- Möte med Rådet för lärande från olyckor i Karlskoga och deltagande i referensgrupp avseende olycksundersökningar

Dessutom har utbildning/planering skett i seminarieform med hela SHK:s personal. Framförallt har frågor om verksamhetens inriktning och utveckling behandlats.

Mål

SHK ska med sin verksamhet bidra till att uppfylla det transportpolitiska delmålet om en säker trafik, dvs. att ingen skall dödas eller allvarligt skadas till följd av trafikolyckor inom transportsystemet. SHK skall därtill med sin kompetens inom området också främja säkerheten inom andra samhällssektorer. För detta mål anges följande återrapporteringskrav.

Återrapporteringskrav 1

SHK ska översiktligt redovisa hur verksamheten bidragit till uppfyllandet av det transportpolitiska delmålet om en säker trafik samt för hur verksamheten bidragit till främjandet av säkerheten inom andra samhällssektorer.

Återrapportering

SHK har under året haft möten med Järnvägsstyrelsen, Sjöfartsverket (Sjöfartsinspektionen), Räddningsverket, Luftfartsstyrelsen, Vägverket (Vägtrafikinspektionen) och Försvarmakten.

Vid mötena med Järnvägsstyrelsen, Sjöfartsinspektionen, Luftfartsstyrelsen och Vägtrafikinspektionen har olika säkerhetsproblem, samarbetsfrågor och EU-frågor diskuterats. Särskilt har utvecklingen inom EU uppmärksammats.

Med Järnvägsstyrelsen har den nya järnvägslagstiftningen från den 1 juli 2007, som är en följd av EU:s säkerhetsdirektiv, diskuterats och analyserats.

Med Sjöfartsinspektionen har SHK haft en diskussion kring kommande ändringar i den nationella lagstiftningen med anledning av en ny International Maritime Organization (IMO) kod som ska träda i kraft den 1 januari 2010 och EU:s säkerhetsdirektiv som ska träda i kraft den 1 januari 2011.

Mötena med Luftfartsstyrelsen har under året i stor utsträckning fokuserat på frågor kring den revision utförd av International Civil Aviation Organization (ICAO) som Sverige blev föremål för under oktober och som avsåg verksamheten hos Luftfartsstyrelsen och SHK.

En betydande del av diskussionerna med de myndigheter som efter den 1 januari 2009 ska ingå i Transportstyrelsen har handlat om hur det framtida samarbetet m.m. skall utformas mellan myndigheterna.

Med Försvarmakten har förts diskussioner om gemensamma säkerhetsfrågor och frågor kring samarbetet främst mellan SHK och den Militära Säkerhetsinspektionen. En stor fråga mellan myndigheterna under 2008 var den undersökning av säkerhetskulturen inom För-

svarsmakten och helikopterverksamheten som SHK lät genomföra i ett utredningsärende. Rapporten lämnades under året (se avsnitt 2.2.4).

Med Räddningsverket har inget särskilt möte hållits under året. Kontakterna har skett under hand och informellt. Bakgrunden till detta är den sammanslagning av Räddningsverket, Krisberedskapsmyndigheten och Styrelsen för psykologiskt försvar till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) som genomfördes den 1 januari 2009. Målet är att samarbetet och diskussionerna med den nya myndigheten skall kunna tas upp och utformas under första halvåret 2009.

Åtterrporteringskrav 2 och 3

För åtterrporteringen av SHK:s verksamhet har i regleringsbrevet för 2008 angivits att den skall ske enligt följande indelning såvitt inte annat anges: civil luftfart, civil sjöfart, spår-bunden trafik, militär verksamhet och annan verksamhet.

Åtterrporteringen skall, i de fall där olycksorsaken inte kunnat fastställas, redovisa och kommentera antalet fall samt jämföra dessa under den senaste treårsperioden och kommentera utfallet.

SHK skall redovisa rekommendationer som lämnats till tillsynsmyndigheterna och jämföra dessa med rekommendationer som lämnats under den senaste treårsperioden. Kommentarer skall lämnas till de fall då rekommendationerna inte har beaktats.

Övriga mål och åtterrporteringskrav

Mål

Handläggningstiden för haveriutredningar ska begränsas till högst tolv månader.

Åtterrporteringskrav

Antalet inkomna och avgjorda ärenden respektive antalet inledda och avslutade undersökningar skall redovisas.

SHK skall redovisa och kommentera handläggningstiden för utredningar under den senaste treårsperioden. Kommentarer skall lämnas till de fall där målet inte uppnåtts.

Åtterrportering

SHK:s redovisning av verksamheten följer den anvisade indelningen. SHK har valt att fullgöra åtterrporteringen genom att först redovisa statistik från varje område avseende de tre senaste åren och att därefter för varje område kommentera olycksorsaker, rekommendationer och andra förhållanden av intresse för målens uppfyllande. Statistik presenteras för varje område i tre tabeller. Tabell 1 innehåller antalet inkomna och avgjorda ärenden. Tabell 2 redovisar antalet ärenden som föranlett beslut om inledande av undersökning, antalet delegerade ärenden, antalet slutrapporter och i vilken utsträckning den sannolika olycksorsaken fastställts. På verksamhetsområdet spår-bunden trafik kan fr.o.m. den 1 juli 2007 ärenden inte längre delegeras. Tabell 3 redovisar vad som skett med de av SHK avgivna rekommendationerna.

SHK vill i sammanhanget peka på att tillbud inte särredovisas. Anledningen är främst att det ofta är en slump om en händelse får sådana konsekvenser att den enligt lagstiftningen skall

bedömas som olycka eller tillbud. I många fall finns det vid en mindre olycka också omständigheter som gör att det samtidigt är fråga om ett tillbud till en större, allvarlig olycka. Det avgörande för om händelsen skall utredas bör enligt SHK:s mening hellre vara den potentiella risken för allvarlig olycka.

Rekommendationerna redovisas med angivande av antalet under året avgivna, genomförda/ej genomförda rekommendationer samt med utgående och ingående balans med hänsyn till kvarvarande öppna rekommendationer vid årets slut respektive början. En rekommendation anses vara genomförd om syftet med rekommendationen har uppfyllts även om säkerhetsmyndigheten har valt en annan väg för genomförandet än den som SHK föreslagit. Att rekommendationen inte genomförs innebär att säkerhetsmyndigheten har tagit slutlig ställning och beslutat att inte vidta någon åtgärd med anledning av rekommendationen eller att tillsynsmyndigheten inte lämnat någon redogörelse alls inom den föreskrivna tiden.

2.2 VERKSAMHETSUTVECKLING

2.2.1 Civil luftfart

Tabell 1. Ärenden

År	2006	2007	2008
Ingående balans	24	25	20
Nyinkomna ärenden	152	207	198
Avgjorda ärenden	151	212	185
Utgående balans	25	20	33

Tabell 2 a. Inledda undersökningar

Kategori	2006		2007		2008	
	Inledda	Deleg.	Inledda	Deleg.	Inledda	Deleg.
Tunga fpl ¹	8	1	6	–	4	–
Flermotoriga lätta fpl	2	–	–	–	1	–
Enmotoriga fpl	4 ²	2	5	–	7	2
Sjöflygplan enmotoriga	–	–	1	–	4	–
Helikoptrar	6	–	6	–	1	–
Gyroplan	–	–	–	–	–	–
Segelflygplan	1	5	–	10	3	5
Ultralätta fpl	–	–	–	–	1	–
Ultralätta sjöfpl	–	–	–	–	–	–
Hängglidare	–	–	–	–	–	–
Ballonger	–	–	2	–	–	–
Flygskärmar	–	–	–	–	–	–
Summa	21	8	20	10	21	7

1 Med tunga flygplan avses flygplan med en högsta tillåten flygmassa överstigande 5 700 kg.

2 Enmotoriga flygplan, fyra inledda + ett ändrat beslut, L 14/06 utreds inte.

Tabell 2 b. Slutrapporter

	2006	2007	2008
Tunga fpl ¹	6	6	2
Flermotoriga lätta fpl	2	1	–
Enmotoriga fpl	6	6	3
Sjöflygplan	–	–	2
Helikoptrar	2	7	5
Gyroplan	–	–	–
Segelflygplan	–	1	–
Ultralätta fpl	3	–	–
Ultralätta sjöfpl	–	–	–
Hängglidare	–	–	–
Ballonger	2	2	–
Flygskärmar	2	–	–
Summa	23	23	12
Sannolik olycks- orsak fastställd	22	23	12

Tabell 3. Rekommendationer

År	2006	2007	2008
Ingående balans	37	37	12
Avgivna	31	16	15
Genomförda	30	29	7
Ej genomförda	1	12	–
Utgående balans	37	12	20

Inom luftfartsområdet reglerar den nationella lagstiftningen som bygger på internationella bestämmelser i Chicagokonventionens Annex 13 och EU:s säkerhetsdirektiv vilka luftfartsolyckor och luftfartstillbud som skall undersökas.

Antalet inkomna och avgjorda ärenden totalt sett ligger något lägre än 2007 men högre än 2006.

SHK har under året inlett undersökning av 28 nya olyckor och tillbud inom luftfartsområdet. Under 2007 och 2006 var siffrorna 30 och 29.

Förskjutningen mot en större andel undersökningar inom yrkesmässig flygverksamhet och färre undersökningar inom privat flygverksamhet, som kunde iakttas under åren 2006 och 2007, har inte fortsatt under året. Av de under 2008 påbörjade 28 undersökningarna är 22, dvs. nästan 80 %, att hänföra till privatflyget. Fem undersökningar inom segelflygverksamhet har överlåtits till Segelflygförbundet.

Av de under året påbörjade utredningarna förtjänar att särskilt nämnas en olycka som inträffade den 8 augusti, då ett tvåmotorigt privatplan av typen Diamond DA 42 på grund

av motorstopp på den ena motorn havererade vid Vinsta i Vällingby utanför Stockholm. Vid nedslaget fattade planet eld och en stor del av planet brann upp. De fyra ombordvarande överlevde nedslaget och kunde lämna vraket med lindriga skador. Den aktuella flygplantypen är konstruerad med användning av betydande mängder kolfiberkomposit. Kolfibern är lätt och mycket stark och är därför mycket användbar vid konstruktion av bl.a. flygplan. Problemet med kolfiber är att den efter en brand – särskilt om temperaturen nått 800 grader eller däröver som ofta blir fallet vid ett flyghaveri med bränslebrand – är mycket svår att skydda sig emot och dessutom mycket hälsovådlig. De vassa kolfibrerna kan lätt tränga igenom huden samt irritera både hud, ögon och luftvägar. Kolfibrerna kan också vara bärare av andra hälsofarliga ämnen från branden som med fibrerna transporteras in i kroppen via hud, lungor eller munnen. Fibrernas hälsoeffekter vid inandning bestäms också bl.a. av deras storlek och förhållandet längd/bredd. Efter en intensiv brand har kolfiberpartiklarna en storlek och ett längd- breddförhållande som innebär att de vid inandning kan tränga längst ned i lungorna och bli kvar i de minsta luftrören och lungblåsorna. Sådana fibrer är dessutom mycket svåra för kroppens försvarsmekanismer att transportera bort, kapsla in eller bryta ned. Risken är betydande att det skapas en kronisk inflammation i den utsatta lungvävnaden. Användningen av kolfiber och andra liknande produkter i många typer av konstruktioner inom transportsystemen och i andra sammanhang innebär att frågorna om skydd för den utredande personalen varit i särskilt fokus under senare år och en sådan olycka har således utretts under 2008. Det går inte att närma sig ett vrak eller annat innehållande brunnen kolfiber utan mycket omfattande skyddsutrustning, dvs. friskluftsmask eller i vart fall andningsskydd med partikelfilter samt helt täta skyddskläder motsvarande dem som räddningstjänstens personal använder vid kemiolyckor. Skyddsavståndet är också stort, vilket innebär att stora områden måste spärras av runt ett vrak innehållande kolfiber för att man skall vara säker på att människor inte skadas p.g.a. kolfiberexponering.

En annan händelse avseende ett tillbud den 11 november som börjat utredas under året är ett trafikflygplan i luftrummet norr om Malmö där fel uppstod i båda de system som försör kabinen med tryckluft. Förarna tvingades att snabbt försöka ta sig ned i tätare luft. Under nedstigningen uppstod emellertid ytterligare en incident då det sjunkande flygplanet skapade ett separationsunderskridande med ett flygplan som färdades i samma riktning men på lägre höjd.

Under året har 12 slutrapporter lämnats, vilket är en minskning från föregående år. Av de avgivna rapporterna avsåg sju (ca 60 %) yrkesmässig luftfart. Utredningar inom den yrkesmässiga luftfarten är regelmässigt omfattande och komplicerade. De berör fler människor och yrkesmässig verksamhet bedrivs också på ett långt mera systematiskt och reglerat sätt än den icke yrkesmässiga luftfarten. Dessa utredningar kräver därför i princip alltid att ett större antal frågekomplex genomlysas med därpå åtföljande större arbetsinsatser såväl vid faktain-samlingen som vid analysen och tar därför naturligen längre tid än utredningar som rör privatflyget. Som regel översätts slutrapporter som berör yrkesmässig flygverksamhet eller utländskt registrerade luftfartyg också till engelska. Vidare skall i många av dessa utredningar utländska myndigheter ges tillfälle att under 60 dagar ta del av ett utkast och vid behov lämna synpunkter – någonting som påverkar tidsåtgången i betydande omfattning.

ICAO:s granskning (se sist detta avsnitt) är också en av huvudorsakerna till att antalet slutrapporter minskat under 2008 i jämförelse med åren 2006 och 2007. Andra orsaker är den kraftansträngning som gjordes 2007 för att korta handläggningstiderna. Den ledde till att mindre omfattande utredningar som gick att slutföra 2007 avslutades det året. Kvar fanns således 2008 en större del omfattande och svåra utredningar än normalt.

En annan bidragande orsak är utredningen av en olycka den 26 oktober 2006 med ett flygplan av typ Casa från Kustbevakningen. En vinge bröts av under ett uppdrag över Skåne. Samtliga ombordvarande omkom vid nedslaget i Falsterbokanalen. Utredningen har visat sig bli mycket omfattande och komplex och är den mest omfattande utredning som genomförts av SHK på flygområdet sedan utredningen av ett haveri den 27 december 1991 med ett SAS-flygplan vid Gottröra norr om Stockholm. Utredningen av haveriet i Falsterbo har under året dragit en mängd resurser. Under året har arbetstid minst motsvarande en halv årsarbetskraft åtgått till denna utredning.

Två av de anställda utredarna för flygutredningar har, på grund av att de är småbarnsföräldrar, arbetat deltid (80 procent). Personalstyrkan för flygutredningar har under året alltså totalt uppgått till 2,6 årsarbetskrafter i stället för det tänkta tre tjänsterna. Av dessa 2,6 årsarbetskrafter har således drygt en gått åt för ICAO:s revision och ett stort ärende.

Av de under året slutförda undersökningarna kan nämnas en olycka den 24 april 2007 med en av polisens helikoptrar vid övning i Göteborg. Vid olyckan omkom föraren och tre passagerare skadades mycket allvarligt. Något tekniskt fel hittades inte på helikoptern. Undersökningen visade att olyckan inträffade vid s.k. miljöträning under samövning med piketpoliser. Flygningen utfördes med avsteg från gällande bestämmelser samt nära och delvis utanför helikoptertypens tillåtna operativa gränser. Orsaken till olyckan var främst brister i polisflygets ledning, rutiner och regelverk samt ett dåligt arbetsklimat inom organisationen som lämnat utrymme för en osäker verksamhetsutövning.

En annan utredning som förtjänar att nämnas i detta sammanhang är en händelse på Arlanda flygplats den 25 juni 2007, då en Boeing 747 Jumbojet från ett Hong Kong-baserat flygbolag vid avgång från Stockholm/Arlanda, för en fraktflygning till Dubai, kolliderade med den ”Push back-” truck som använts för att köra flygplanet ut från uppställningsplatsen. Flygplanet påbörjade uttaxning mot startbanan utan att någon klarsignal hade avgivits från markpersonalen. Trucken stod ett stycke framför flygplanet. Den var losskopplad från noshjulet och backad ett stycke för att truckföraren skulle byta till den främre förarpositionen, men den var inte synlig i piloternas synfält. Vid kollisionen kom det att läcka ut betydande mängder bränsle från den skadade gående motorn med uppenbar risk för brand. Larmning till flygplatsens räddningstjänst skedde dock först 57 minuter efter olyckan. Olyckan orsakades av otillräckliga checklistor för förarna avseende kontroll av att clear signal mottagits. Bidragande var sannolikt att stress- och trötthetsfaktorer begränsade förarnas koncentrationsförmåga.

Den genomsnittliga handläggningstiden för undersökningar som färdigställdes under år 2008 redovisas för att kunna göra en jämförelse med åren 2006 och 2007. Den var 14,2 månader. Under år 2007 var den 10,5 månader och under 2006 var den 12,5.

Av de 12 avslutade utredningarna under året har sex överskridit en utredningstid av 12 månader som är den utredningstid som inte får överskridas fr.o.m. 2008.

Bland de utredningar som inte överskridit utredningstiden 12 månader för SHK finns en utredning som rörde en olycka den 1 oktober 2006 med ett privatflygplan på internationellt vatten söder om Trelleborg. Samtliga tre ombordvarande svenska medborgare omkom. Planet var nyinköpt i Österrike och skulle levereras till Borås flygklubb. På grund av att flygplanet hade österrikisk registrering och att olyckan skedde på internationellt vatten kom ansvaret för utredningen att vila på den österrikiska haverikommissionen. I

linje med vad som sägs i Chicagokonventionens Annex 13 om samarbete mellan länderna, begärde österrikiska myndigheter, på grund av svårigheter för den österrikiska haverikommissionen att bedriva utredningen och mot bakgrund av den mycket starka svenska anknytningen, att SHK skulle överta ansvaret för utredningen. Så skedde den 16 december 2007. Utredningstiden efter överflyttningen till Sverige blev 11,5 månader.

En utredning som drabbats av en mycket lång utredningstid (29 månader) rörde en olycka vid ett sjöräddningsuppdrag i samband med en isolycka vid Ridön i Mälaren, där en helikopter tappade en person under vinschning ur en isvak. Personen var död vid ankomsten till sjukhus. Den expert på sjöräddningsfrågor som SHK anlätade i utredningen insjuknade och avled efter en tids sjukdom under utredningens gång. Utredningen fick på många punkter därefter i princip startas om med en ny expert. Ett byte på ordförandeposten gjordes också under utredningens gång. De angivna omständigheterna ledde till att utredningen blev starkt försenad.

Om man från den totala utredningstiden räknar bort den tid som sistnämnda utredning på grund av sjukdom och dödsfall m.m. försenades, hamnar den genomsnittliga utredningstiden totalt sett för avslutade ärenden under 2008 på något över 12 månader d.v.s. något lägre genomsnitt än 2006.

De långa handläggningstiderna under 2008 för de återstående fyra utredningarna (17,14, 18 och 16 månader) har flera olika orsaker. Olyckan med den polishelikopter som redovisats i det föregående var mycket omfattande och komplex med djupgående undersökningar av tillstånds- och arbetsmiljöfrågor m.m. Utredningstiden blev på grund härav ca 18 månader. Många utredningar har också internationella inslag framför allt på grund av att flygplan, motorer och annat är konstruerade och tillverkade utomlands. De stater vari flygplan och motorer m.m. konstruerats resp. tillverkats har enligt Chicagokonventionen rätt att delta i en undersökning med ackrediterade representanter. Eftersom utländska myndigheter och intressenter skall ha möjlighet att följa utredningen och inkomma med yttranden m.m., kompliceras utredningsarbetet och detta innebär regelmässigt också en större tidsåtgång för resp. utredning. Utländska myndigheter och intressenter i ett ärende innebär dessutom att utkast, remisser och rapporter m.m. måste översättas, vilket också leder till tidsutdräkt.

SHK har under året, som ackrediterad representant enligt ICAO Annex 13, i likhet med vad som gällde under 2007, engagerats i sex nya undersökningar som leds av utländska myndigheter (se avsnitt 2.2.6). Denna typ av ärenden kräver inte sällan avsevärda arbetsinsatser från utredningschefernas sida utan att detta återspeglas i SHK:s statistik över utredningstider och genomförda utredningar.

En betydande orsak till förseningarna under året är den revision som ICAO som genomförde under oktober månad (se nedan). Denna krävde mycket omfattande förberedelser och tog drygt en halv årsarbetskraft i anspråk.

Olycksorsaken har kunnat fastställas i samtliga undersökningar. Så var fallet också under 2007. Olycksorsaken fastställdes 2006 i 22 av 23 utredningar.

Under år 2008 lämnades 15 och samtidigt genomfördes 7 rekommendationer. Motsvarande siffror för åren 2006 och 2007 var 31 och 30 resp. 16 och 29. Under 2008 fanns ingen rekommendation som slutbehandlades av tillsynsmyndigheten där SHK och tillsynsmyndigheten hade olika uppfattningar om genomförandet. Utgående balans är rekommendationer för vilka tiden för svar ännu inte löpt till ända eller där arbete med genomförandet fortfarande

pågår. 2006 var det en rekommendation och 2007 12 rekommendationer som inte genomfördes.

Under oktober 2008 genomfördes för första gången någonsin i Sverige en revision av implementeringen och efterlevnaden av Annex 13 till Chicagokonventionen. Annex 13 innehåller bestämmelser om hur luftfartsolyckor och tillbud till sådana olyckor ska utredas. SHK är utredningsmyndigheten i Sverige och har ansvaret för att bestämmelser i Annex 13 efterlevs. Revisionen har planerats och förberetts mycket väl, bl.a. genomfördes en ”provrevision” på våren 2008 som ledde till att verksamhetshandboken förbättrades och reviderades i vissa avseenden. Andra förberedelser bestod t.ex. i att besvara frågeformulär från ICAO. Förberedelsearbetet har tagit mer än en halv årsarbetskraft i anspråk.

Revisionen genomfördes under några dagar i oktober. Den genomfördes på engelska. ICAO ansåg bl.a. att antalet anställda utredare för civila luftfartsolyckor var för litet, vilket resulterade i att handläggningstiderna inte hölls och begränsade möjligheterna att utreda icke obligatoriska tillbud i fall då det var troligt att en sådan undersökning ändå skulle kunna leda till säkerhetsvinster. Bristen på personal hindrade också utredare från att genomgå nödvändig utbildning. Hos SHK genomgicks lagstiftning och övrigt regelverk, samtliga rutiner, manualer, dokumentation samt koordinationen med Luftfartsstyrelsen och andra myndigheter m.m. inom detta område. I rapporten från ICAO finns anmärkningar på åtta punkter som direkt riktar sig till SHK. Av dessa rör emellertid endast sex frågor varöver SHK har beslutanderätt. Därtill görs tre anmärkningar på haveriutredningsområdet som riktas till Sverige som nation. De sex varöver SHK har beslutanderätt var av mindre omfattning och kommer att i rapporten över planerade åtgärder som ska lämnas till ICAO att kunna redovisas som åtgärdade vid olika tidpunkter under 2009. Övriga anmärkningar som berör SHK och som avser lagstiftnings- och resursfrågor kommer SHK att behandla i samband med sin budgetframställning till regeringen för budgetåret 2010.

Enligt revisorns uppfattning är det hög kvalitet på de rapporter som lämnas och den verksamhet i övrigt som det finns resurser att genomföra, men han påpekar att den fasta personalstyrkan är för liten för att SHK ska kunna garantera att all den verksamhet som följer av bestämmelserna i Annex 13 kan fullgöras på ett effektivt sätt och i rätt tid.

Sammanfattningsvis kan om SHK:s resultat följande anföras. Målet för verksamheten under år 2007 som avsåg förkortning av utredningstiderna uppfylldes och det visades att en utredningstid på högst 12 månader är både rimlig och möjlig för de allra flesta utredningar. Satsningen på förkortning av utredningstiderna visade emellertid också att myndighetens personella resurser inte lämnar utrymme för att samtidigt hålla korta utredningstider och i tillräcklig omfattning fullgöra det som i övrigt åligger myndigheten t.ex. fortbildning, deltagande i internationellt arbete m.m. Resursläget medger inte heller utredning av andra händelser än dem för vilka en SHK-utredning enligt gällande lagstiftning är direkt obligatorisk; för t.ex. utredningar av incidenter eller olyckor där utredning inte är obligatorisk, men som rör förhållanden eller annat som skulle kunna ge nya insikter och ny kunskap, finns ett mycket begränsat utrymme.

Vad som nu sagts gäller även verksamhetsområdena civil sjöfart, spårbunden trafik, militär verksamhet och annan verksamhet och har framhållits vid mål- och resultatdialog under året. Myndighetens otillräckliga bemanning har redan tidigare framhållits som orsaken till långa handläggningstider, vilket lett till att ökade resurser erhållits 2006 och 2007 och att antalet utredningschefer fördubblats sedan 2006. Bemanningen är emellertid alltjämt otillräcklig på samtliga verksamhetsområden.

2.2.2 Civil sjöfart

Tabell 1. Ärenden

År	2006	2007	2008
Ingående balans	3	5	9 ³
Nyinkomna ärenden	149	206	214
Avgjorda ärenden	147	202	217
Utgående balans	5	9	6

Tabell 2. Inledda undersökningar och slutrapporter

År	2006	2007	2008
Inledda undersökningar	3	2	5
Delegerade till SjöV	2	2	2
Avgivna slutrapporter	2	5	3
Sannolik olycksorsak fastställd	2	4	3

Tabell 3. Rekommendationer

År	2006	2007	2008
Ingående balans	6	4	9
Avgivna	4	10	17
Genomförda	5	5	5
Ej genomförda	1	–	1
Utgående balans	4	9	20

SHK har inom civil sjöfart endast haft en fast anställd utredare fram till början av mars 2008 då ytterligare en utredare anställdes. Två utredningar som inleddes år 2007 och avslutades under 2008 har drivits av extern utredare.

Vid ingången av år 2008 fanns nio pågående ärenden. Under året inkom 214 nya ärenden. I fem av dessa inleddes undersökningar och två ärenden delegerades till Sjöfartsinspektionen. Det stora antalet nya ärenden förklaras av att Sjöfartsinspektionen sedan hösten 2004 till SHK vidararapporterar alla olyckor och tillbud avseende civil sjöfart som rapporteras till inspektionen. Antalet nya ärenden har ökat något vid en jämförelse med år 2007 då 206 ärenden inkom. Jämförs antalet nya ärenden med motsvarande antal 2006 är ökningen betydande 214 ärenden 2008 och 149 ärenden 2006. Det kan således konstateras att det successivt har krävts en allt större arbetsinsats för att bedöma om inkomna ärenden ska resultera i en ny undersökning.

De ärenden där undersökning inleddes är följande:

Den 10 januari 2008 gick passagerarfartyget Stena Danica på grund vid Gäveskär. Fartyget fick omfattande skador på skrovet. Ingen person kom dock till skada. Grundstötningen orsakades av att fartyget för att undvika kollision väjde för två andra fartyg. Utred-

3 Var av 3 inledda undersökningar.

ningen är omfattande bl. a med hänsyn till att den närsituation som uppstod inbegriper tre fartyg.

Den 10 mars 2008 inträffade en olycka öster om Princessa Bank Isle of White, Storbritannien med det svenska fartyget m/t Astral som i hårt väder draggade och gick på grund. Utredningen sker i samarbete med den engelska utredningsmyndigheten MAIIB (Accident Investigation Branch). Enligt överenskommelse mellan länderna ska MAIIB leda utredningen.

Den 12 mars 2008 inträffade en olycka med en fiskebåt i Vänern. Båten sjönk och de fyra personer som fanns ombord hamnade i vattnet men kunde räddas.

Den 29 oktober 2008 gick stycke gods fartyget Listerland i tät dimma på grund i Södertälje kanal.

Den 2 december 2008 utbröt brand ombord på passagerarfartyget Sea Wind söder om Mariehamn.

Under året lämnades slutrapport i tre ärenden.

Den 1 november 2006 förliste handelsfartyget Finnbirch på internationellt vatten mellan Öland och Gotland. Vid olyckan omkom två besättningsmän medan 12 kunde räddas. Räddningsoperationen var mycket svår dels pga. kraftig sjöhävning dels pga. att fartyget hade mycket stor slagsida innan det sjönk. Utredningen innehåller en mängd frågekomplex bl. a. rörande fartygets lastning och stabilitet samt frågor kring såväl räddningsoperationen som fartygets egen räddningsutrustning. Utredningstiden var 25 månader. Orsaken till den långa utredningstiden är framför allt den arbetsbörda som den fast anställde utredningschefen haft under utredningstiden. Efter att den fast anställde utredaren under 2007 arbetat med att sänka utredningstiderna och i stort sett lyckats med det har denna utredning som inleddes i slutet av 2006 inte kunnat slutföras inom ett år. Den ingående balansen 2008 var nio ärenden. En andra utredningschef började inte förrän i mars 2008 och har behövt introduktion och stöd under större delen av året. Utredningscheferna har också ansvarat för att följa EU-arbetet och det internationella arbetet, som varit omfattande på sjöområdet samt att förbereda arbetet med att på SHK implementera vad som överenskommit inom EU och IMO.

Den 14 februari 2007 slog masten på fartyget M/T Brovig Breeze i järnvägsbron i Södertälje. Händelsen bedömdes som tillbud till allvarlig olycka. Utredningen har framförallt koncentrerats kring frågan varför broöppning, som krävdes, inte begärdes. Utredningen har drivits av extern utredare och expert. Utredningstiden var 18 månader. Orsaken till att utredningstiden översteg ett år var bristande tid hos extern expertis.

Den 13 mars 2007 slog masten på fartyget M/T Atlantis Alvaro i järnvägsbroarna i Årsta. Händelsen bedömdes som tillbud till allvarlig olycka. Utredningen har drivits av extern utredare och expert. Utredningstiden var 19 månader. Orsaken till att utredningstiden översteg ett år var bristande tid hos extern expertis.

Handläggningstiden för de fem rapporter som lämnades 2007 var 12, 11, 14,5, 34 och 12 månader. Handläggningstiden för de två rapporter som lämnades 2006 var 21 och 22 månader.

Olycksorsaken har kunnat fastställas i samtliga slutförda utredningar 2008 och 2006. I de slutförda utredningarna 2007 har olycksorsaken kunnat fastställas i samtliga utredningar utom en.

Under år 2008 lämnades 17 rekommendationer (ingående balans var nio). Fem rekommendationer genomfördes under året. År 2007 och 2006 lämnades tio respektive fyra rekommendationer och fem rekommendationer genomfördes vardera året.

För år 2008 finns en ej genomförd rekommendation.

Rekommendationen lämnades i en utredning avseende en olycka den 25 november år 2004 då tankfartyget Brevik grundstötte i Trollhätte kanal i samband med en närsituation med torrlastfartyget Naven. SHK rekommenderade Sjöfartsverket att undersöka om speciella lotsningsföreskrifter bör gälla för Trollhätte kanal på grund av dess speciella karaktär. Sjöfartsverket uppgav att man inte avsåg att göra något med anledning av rekommendationen. Verket angav bl.a. följande. Ett system, liknande det som finns i Panama, där lotsarna "tar över" fartyget är inte genomförbart i Sverige. I den nämnda kanalen, som drivs av ett bolag, kan man säga att ett kontrakt sluts mellan fartyg och bolag, som innebär att bolaget ser till att fartyget förs genom kanalen. Detta innebär också att bolaget tar på sig ett ansvar för skador på fartyget. I Sverige ansvarar inte staten för skada på grund av fel eller försummelse vid lotsning utan det gör fartygets redare. SHK vidhåller sin rekommendation.

År 2007 fanns ingen ej genomförd rekommendation och 2006 fanns en ej genomförd rekommendation.

2.2.3 Spårbunden trafik

Tabell 1. Ärenden

År	2006	2007	2008
Ingående balans	4	6	11
Nyinkomna ärenden	13	23	54
Avgjorda ärenden	11	18	49
Utgående balans	6	11	16

Tabell 2. Inledda undersökningar och slutrapporter

År	2006	2007	2008
Inledda undersökningar	3	7	8
Avgivna slutrapporter	1	2	4
Sannolik olycksorsak fastställd	1	2	4

Tabell 3. Rekommendationer

År	2006	2007	2008
Ingående balans	2	–	7
Avgivna	5	10	9
Genomförda	7	3	7
Ej genomförda	–	–	–
Utgående balans	–	7	9

SHK har inom spårbunden trafik haft en fast anställd utredare fram till början av augusti 2008 då ytterligare en utredare anställdes.

Vid ingången av år 2008 fanns 11 pågående ärenden inom spårbunden trafik. Under året inkom 54 ärenden. I åtta av dessa inleddes undersökning. Under år 2007 inkom 23 ärenden. Ökningen av antalet inkomna ärenden är således markant. Arbetsinsatsen har, som en följd av den stora ökningen, väsentligt ökat eftersom många ärenden kräver en förstudie som t.ex. innebär besök på olycksplatsen, inhämtande av fakta m.m. Förstudien utgör sedan underlag för beslut om undersökning ska inledas eller inte.

De ärenden där undersökning inleddes är följande.

Den 16 januari 2008 inträffade ett tillbud till kollision på sträckan Alby - Ångebyn med vagnar som rullade okontrollerat.

Den 11 april 2008 inträffade ett tillbud till plankorsningsolycka vid Stora Höga – Kode mellan lastbil med släp och resande tåg.

Den 4 juni 2008 inträffade en tågurspårning på sträckan Rotebro-Upplands Väsby.

Den 9 juni 2008 inträffade ett kollisionstillbud mellan resandetåg och godståg på sträckan Borås-Värnamo.

Den 9 juni 2008 inträffade ett tillbud till kollision mellan en vagnuttagning för transport och ett pendeltåg i Brynngenäs.

Den 17 juni 2008 inträffade ett tillbud till kollision mellan ett resandetåg och en vagnuttagning på sträckan Umeå-Brännland.

Den 29 juli 2008 inträffade ett tillbud till kollision mellan ett resandetåg och en vagnuttagning i Torne Träsk.

Den 2 december 2008 inträffade en olycka där en vagnuttagning körde på ett stoppblock och därefter spårade ur.

Under året lämnades slutrapport i fyra ärenden.

Den 29 mars 2006 spårade en timmerlastad vagn i ett godståg ur mellan stationerna Vikingstad och Linköping C. Vagnen välte mot det bredvidgående spåret varvid timmer hamnade på spåret. Ett resandetåg körde in i timret. Motorvagnen spårade ur och två timmerstockar trängde in i fordonet. Sju personer fick lindriga skador. Utredningen drevs

inledningsvis av en fast anställd utredare som helt slutade sin anställning på SHK den 29 februari 2008. Han var fram till augusti 2007 ensam fast anställd utredare med flera stora utredningar. Han har också sedan hösten 2007 i realiteten drivit utredningen som extern utredare eftersom han haft annan anställning sedan dess och bara arbetat för SHK för att avsluta vissa påbörjade utredningar. Utredningstiden var 28 månader. Orsaken till den långa utredningstiden är bristande tid för utredaren av skäl som framgår ovan.

Den 19 oktober 2007 inträffade ett tillbud till kollision mellan två tåg på sträckan Stenungssund-Ytterby. Principen för trafiken var att det endast fick finnas ett tåg på sträckan. Trafikledningen hanterades gemensamt genom tåganmälan mellan de båda stationernas tågklarerare. Tillbudet till kollision inträffade när den ene tågklareraren släppte fram ett tåg utan att ha fått klart från den andre tågklareraren vilket medförde att två tåg fanns samtidigt på sträckan. Utredningstiden var 12 månader.

Den 13 december 2007 inträffade ett tillbud till plankorsningsolycka på Esplanaden i Sundbyberg mellan en lastbil och ett resandetåg. Lastbilen stängdes in och blev stående på järnvägsövergången mellan bommarna. Utredningstiden var 12 månader.

Den 16 januari 2008 inträffade ett tillbud till kollision på sträckan Alby-Ångebyn med vagnar som rullade okontrollerat. Vagnarna hade inte säkrats mot rullning när bromssystemen tömdes på luft. Utredningstiden var 11 månader.

Handläggningstiden för de två ärenden som lämnades under år 2007 var 24,5 respektive 28 månader. Handläggningstiden för den rapport som lämnades under år 2006 var 20 månader.

Olycksorsaken har kunnat fastställas i samtliga utredningar 2008, 2007 och 2006.

Under år 2008 lämnades nio rekommendationer (ingående balans sju). Sju rekommendationer genomfördes under året. Motsvarande siffra för åren 2007 och 2006 var tio respektive fem avgivna rekommendationer och tre respektive sju genomförda rekommendationer. Åren 2008, 2007 och 2006 fanns ingen ej genomförd rekommendation.

2.2.4 Militär verksamhet

Tabell 1. Ärenden

År	2006	2007	2008
Ingående balans	5	6	6
Nyinkomna ärenden	11	11	9
Avgjorda ärenden	10	11	14
Utgående balans	6	6	1

Tabell 2. Inledda undersökningar och slutrapporter

År	2006	2007	2008
Inledda undersökningar	2	5	0
Delegerade till FM	1	–	2
Avgivna slutrapporter	1	5	5
Sannolik olycksorsak fastställd	1	4	5

Tabell 3. Rekommendationer

År	2006	2007	2008
Ingående balans	34	33	49
Avgivna	5	56 ⁴	45
Genomförda	6	40	55
Ej genomförda	–	–	–
Utgående balans	33	49	39

Vid ingången av år 2008 fanns sex pågående ärenden. I fem av dessa lämnades slutrapport. Under året inkom nio nya ärenden. Inget av dessa nyinkomna ärenden föranledde undersökning. Två ärenden delegerades till Försvarsmakten

Under året lämnades slutrapporter i fem ärenden.

Det ärende som i detta sammanhang förtjänar att nämnas är en kollision som inträffade den 11 september 2007 mellan två helikoptrar av typen HKP9A i närheten av Ryd samhälle norr om Ronneby. Vid kollisionen omkom samtliga fyra ombordvarande i de två helikoptrarna. Den direkt utlösande orsaken till olyckan var att helikoptrarna, vid flygning i rote, under en sväng kom för nära varandra så att rotordiskarna slog ihop. Den grundläggande orsaken till olyckan var brister i ledning, styrning och tillsyn av militär luftfart till följd av brister dels i Försvarsmaktens förmåga att hantera förändringar och utöva ledarskap, dels i Militära flyginspektionens (FLYGI) tillsyn. Dessa brister medförde att piloterna inte fått den ledning och utbildning som behövdes för att identifiera och undvika eller på ett säkert sätt hantera farliga lägen vid formationsflygning och återsamling med helikopter.

Mellan år 2000 och 2007 inträffade sex haverier och två allvarliga tillbud med sammanlagt 14 omkomna inom Försvarsmaktens helikopterverksamhet. För att undersöka om de angivna olyckorna ingick i en långsiktig trend eller var enstaka händelser utan samband, genomfördes inom ramen för utredningen en särskild utredning av säkerhetskulturen inom Försvarsmaktens helikopterverksamhet. Säkerhetskulturutredningen påvisade stora problem i fråga om organisation och ledning med avseende på säkerhetsfrågorna inom såväl Helikopterflottiljen som på högre nivåer inom Försvarsmakten. Exempelvis har - trots flera haverier - tillräckliga åtgärder för att komma tillrätta med säkerhetsproblemen inte vidtagits. SHK ser detta som en grundläggande orsak till olyckan. Säkerhetskulturutredningen pekar också på tydliga tecken som visar att den aktuella kollisionen ingår i en negativ haveritrend för Försvarsmaktens helikopterverksamhet. Åtgärder föreslås inom ett antal områden för att bryta denna trend.

Olycksorsaken har kunnat fastställas i samtliga undersökningar. Så var fallet också under 2006 men 2007 kunde olycksorsaken inte fastställas i en olycka.

Handläggningstiderna för de rapporter som lämnades var 10, 20, 34, 12 och 12 månader.

⁴ På grund av att SHK i vissa ärenden under 2007 hänvisat till tidigare lämnade rekommendationer och i andra ärenden återupprepat tidigare lämnade rekommendationer kom antalet avgivna rekommendationer för 2007 att anges med ett för litet antal. Statistiken är nu rättad och det korrekta antalet avgivna rekommendationer skall för 2007 alltså vara 56. Felet påverkar också utgående balans för 2007.

De två utredningarna med de längsta tiderna hade båda passerat 12-månadersgränsen redan vid ingången av 2008. De övriga tre utredningarna inkom under 2007 och har, samtliga med en tidsåtgång understigande 12 månader, handlagts enligt de nya rutiner som infördes i samband med att en militär handläggare rekryterades under 2006.

Under år 2008 lämnades 45 rekommendationer och samtidigt genomfördes 55. Motsvarande siffror för åren 2006 och 2007 var fem resp. sex och 56 resp. 40. Liksom under åren 2006 och 2007 fanns under året ingen rekommendation som tillsynsmyndigheten slutbehandlade och förklarade sig inte ha för avsikt att genomföra.

2.2.5 Annan verksamhet

Tabell 1. Ärenden

År	2006	2007	2008
Ingående balans	5	6	4
Nyinkomna ärenden	10	8	9
Avgjorda ärenden	9	10	12
Utgående balans	6	4	1

Tabell 2. Inledda undersökningar och slutrapporter

År	2006	2007	2008
Inledda undersökningar	4	1	–
Delegerade till annan	–	–	–
Avgivna slutrapporter	3	3	3
Sannolik olycksorsak fastställd	3	3	3

Tabell 3. Rekommendationer

År	2006	2007	2008
Ingående balans	5	12	7
Avgivna	16	13	25
Genomförda	9	18	18
Ej genomförda	–	–	–
Utgående balans	12	7	14

Vid ingången av år 2008 fanns fyra pågående ärenden inom kategorin annan verksamhet. Under året inkom nio ärenden. Inte i något av dessa ärenden inleddes undersökning.

Under året lämnades slutrapport i tre ärenden varav två är av särskilt intresse.

Den första av dessa gäller en kollision den 27 februari 2007 mellan två linjebussar på länsväg 288 mellan Östhammar/Öregrund och Uppsala. Vid olyckan omkom sex personer och övriga passagerare skadades i olika grad. Olyckan inträffade under gryning. Det var mulet, några minusgrader och svag östlig vind och det var vinterväglag med snömodd och fläckvis halka. Båda förarna var relativt oerfarna och det var också deras första vinter som bussförare. Olyckan orsakades av dels brister i vägens utformning och hastighets-

gränser som satts utan hänsyn till vägens standard, dels brister i företagens säkerhetsarbete. Bristerna i företagens säkerhetsarbete ledde till att det saknades åtgärder i form av särskilda anvisningar och restriktioner till förarna samt den uppföljning, utbildning och ytterligare styrning som behövts för att ge tillräckliga förutsättningar för en säker trafik mot bakgrund av de förhållanden som rådde vid olyckstillfället i form av den låga säkerhetsnivån på vägen, den höga högsta tillåtna hastigheten, det rådande väglaget och väderförhållandena, fordonsskicket samt förarnas trötthetsnivå och begränsade erfarenhet.

Den andra utredningen som slutfördes under året och som förtjänar att nämnas i detta sammanhang var en olycka i Helsingborg den 4 februari 2005 vid en kemianläggning. Vid olyckan rämnade en cistern innehållande 16 300 ton (ca 8 900 m³) svavelsyra (96 %). Cisternen tömdes under 2,5–4 min genom en öppning som slets upp i botten på cisternen. Öppningen orsakades av att cisternens botten på en begränsad yta saknade nödvändigt stöd av underliggande betongplatta pga. underminering av en vattenläcka. Svavelsyran som strömmade ut orsakade en krater ca sju m djup och med en volym på ca 1 500 m³. Ett markområde på ca 100 000 m² kontaminerades med en blandning av svavelsyra och saltvatten. Saltsyran rann därefter ut i havet i Öresund. Under några inledande minuter reagerade svavelsyran häftigt med kloridjonerna i havsvattnet så att klorväte bildades. Klorvätet förflyttades som ett moln, i form av både gas och aerosol, med en sydostlig vind längs kusten och till största del över havet. Inom industriområdet fanns det stor risk för allvarliga skador på människor. Molnet med klorväte innebar också en risk för kraftig irritation för utsatta människor upp till ett avstånd av tre – fyra km från industriområdet. Omkring en timme efter händelsen närmade sig koncentrationerna i molnet nivåer som kan anses ofarliga. Molnet hade då förflyttat sig ca tio km.

En omfattande räddningsinsats genomfördes i samband med olyckan under något mindre än tre dygn. Insatsen bedrevs med stora skadebegränsande resurser i nära samverkan mellan bl.a. brandförsvaret, sjukvård, polis och det ifrågavarande företaget, Kemira Kemi. Olyckans omfattning och ovanliga karaktär ställde särskilda krav på bl.a. hela brandförsvarets organisation och andra delar av kommunens resurser samt även polismyndigheten och det drabbade företaget. Ledningsbehovet för insatsen var stort och omfattande samt av en sådan karaktär som det saknas utvecklad erfarenhet av.

Brandförsvarets skadeavhjälpare enheter hade mycket små möjligheter att påverka och begränsa de omedelbara skadorna. Händelseförloppet i samband med att cisternen rämnade var så snabbt att det inte fanns någon möjlighet att begränsa vare sig själva utsläppet från cisternen eller spridningen av molnet med klorväte. Däremot fanns det möjlighet att varna allmänheten via signalen ”Viktigt meddelande” och varningsmeddelandet ”Viktigt meddelande till allmänheten (VMA)”.

Någon information till allmänheten via VMA gavs inte förrän ca 1,5 tim efter att olyckan inträffat. Vid den tidpunkten hade molnet passerat ca 10 km norrut längs kusten och koncentrationen hade då minskat så mycket att den i praktiken närmade sig en ofarlig nivå. När signalen ”Viktigt meddelande” utlöstes knappt två timmar efter olyckan hade molnet redan lösts upp och ingen fara fanns för allmänheten utanför industriområdet. Det kan i efterhand konstateras att det i detta läge saknades behov av att varna allmänheten.

Den direkta orsaken till att cisternen rämnade var underminering av cisternens grundläggning som orsakades av en kraftig vattenläcka från en kylvattenledning av betong som från utsidan korroderat sönder under lång tid av angrepp från syra.

Utredningstiden för de utredningar som avslutades under året var 13, 39 och 31 månader. Motsvarande siffror för de som avslutades 2007 var 16, 12 och 15,5 månader och 2006 var de 19, 23 och 31.

Medeltalet för utredningstiden under 2008 var 27,8 månader. För de utredningar som avslutades år 2007 var utredningstiden i medeltal ca 14,5 månader och för 2006 var utredningstiden i medeltal ca 24,5 månader.

De två utredningarna som avslutades under 2008 med de längsta tiderna hade båda passerat 12-månadersgränsen redan vid ingången av 2008. Den ena av utredningarna gäller utsläpp av svavelsyra vid Kemira Kemi AB i Helsingborg den 4 februari 2005. Den långa utredningstiden på 39 månader orsakades av utredningschefens tunga arbetsbörda och att Kemiras rivning av aktuell cistern tog lång tid och att utredningens räddningsinsatser, som gjordes av en extern expert, drog ut på tiden. Den andra som avser en tankbilsolycka på E6 vid Heberg utanför Falkenberg den 21 november 2005, där den brand som inträffade när tankbilen blev inblandad i en körkollision utvecklade så mycket energi att betongen i den motorvägsbro på vilken olyckan inträffade hotade att förstöras på grund av för hög värme. Den långa utredningstiden på 31 månader förklaras av att utredningschefen måste bytas under utredningens gång. Därtill var utredningen mycket komplicerad och tog stora resurser i anspråk

Utredningar inom området Annan verksamhet är regelmässigt mycket omfattande och komplexa. Det rör dessutom oftast utredningsområden inom vilka SHK saknar erfarenhet och upparbetade kontakter med experter m.fl. En utredning på detta område kräver att utredningspersonalen - utöver alla s.a.s. normala problem som drabbar utredningar – måste bryta ny mark, sätta sig in i nya områden och hitta lämpliga experter med vilka samarbete m.m. skall etableras. Detta innebär att utredningar på det aktuella området mycket ofta drabbas av en betydligt större tidsåtgång än utredningar inom övriga utredningsområden. Härtill kommer att tillgången på personal att bedriva dessa utredningar är mycket begränsad.

Olycksorsaken har, liksom vad som var fallet under åren 2006 och 2007, kunnat fastställas i samtliga utredningar under året.

Under året lämnades 25 rekommendationer. Av dessa och av under tidigare år avgivna rekommendationer genomfördes 18. Motsvarande siffror för 2007 var 13 resp. 18 och för 2006 var de 16 resp. 9. Liksom under åren 2006 och 2007 har inga rekommendationer slutbehandlats som tillsynsmyndigheten förklarat att den inte har för avsikt att genomföra.

2.2.6 Internationella utredningar

Antal ärenden som utreds av annan stat med svenskt deltagande

År	2006	2007	2008
Ingående balans	21	26	21
Nyinkomna ärenden	10	6	6
Avgjorda ärenden	5	11 ⁵	2
Utgående balans	26	21	25

Under året inkom 6 nya ärenden. Samtliga avsåg luftfart där SHK ingår som ackrediterad representant.

⁵ Ett ärende, IntL-06/06, är överfört till L-31/07

2.2.7 Internationell verksamhet

Åtterrporteringskrav

En översiktlig redogörelse för den kunskap som inhämtats i det internationella arbetet liksom för den nytta detta har för SHK:s verksamhet skall lämnas.

Åtterrportering

Representanter från SHK har under år 2008 deltagit i följande internationella konferenser och möten:

- Consultation meeting on the possible revision of directives 94/56 and 2003/42 i Bryssel 31 januari – 1 februari
- European Marine Accident Investigators International Forum (EMAIF) i Paris 2 - 4 mars
- European Aviation Safety seminar (EASS) i Bukarest 10 – 12 mars
- Nordic Accident Investigation Boards 2nd Meeting concerning Road Traffic Accidents i Stockholm 8 – 10 april
- Annual European Aviation Safety Agency coordination meeting with the European Accident Investigation Boards Cologne 17 april
- The European Society Of Air Safety Investigators vid Cranfield University 24 – 25 april
- The Nordic Rail Accident Investigators Meeting i Tönsberg, Norge 14 – 15 maj
- International Transportation Safety Association (ITSA) i St-Petersburg 26 – 29 maj
- Studiebesök hos Statens Havarikommission for transport (SHT), Norge 8 juli och 3-4 december
- Nordic AIG meeting (Luftfart) i Norge 5 augusti
- International Society of Air Safety Investigators Seminar (ISASI) i Halifax 8 – 11 september
- European Railway Agency Meeting (ERA) i Lille 18 september
- Marine Accident Investigators International Forum (MAIIF) på Malta 29 september – 3 oktober
- International Railway Safety Conference i Denver 5 – 10 oktober
- International Air Safety Seminar (IASS) i Honolulu 27 – 30 oktober
- European Railway Agency Safety Conference i Lille 18 november

Deltagandet i ovan nämnda möten är i vissa fall en följd av att SHK är medlem i organisationen ifråga. Det viktigaste skälet är dock att det är nödvändigt för SHK att följa den internationella utvecklingen av säkerhetsarbetet inom de olika transportslagen. För SHK:s haveriutredare erbjuds därigenom kompetensutveckling samtidigt som kontakter med haveriutredningsmyndigheter i andra länder skapas och vidmakthålls. Det löpande erfarenhetsutbytet är liksom de personliga kontakterna av stor vikt, när olyckor med anknytning till annat land skall undersökas.

Inom ERA finns ett nätverk med deltagare från ERA:s säkerhetsenhet och medlemsstaternas haverikommissioner. Nätverket hade sitt första möte 2005. Under 2008 har ett flertal arbetsgrupper arbetat med olika frågor, bl.a. har diskussioner förts om vilken kompetens en utredare inom området spårbunden trafik bör ha och hur rekommendationer bör arbetas fram. ERA anordnar möten 2-3 gånger per år i Lille och förutom aktuella frågor ingår ett visst mått av erfarenhetsåterföring från de länder som redan tidigare haft en oberoende haverikommission.

Inom EU på området civil luftfart har frågan om flygsäkerhetsorganisationen ESAS roll och dess samarbete med medlemsländernas haverikommissioner varit den dominerande under året.

Alla rapporter som berör yrkesmässig flygverksamhet eller berör utländskt registrerade luftfartyg eller ärenden på andra områden som har internationellt intresse översätts till engelska. Flera av SHK:s rapporter har förekommit i nationella och internationella tidskrifter.

2.2.8 Kompetensförsörjning

Personal

I SHK:s instruktion är fastlagt vilken kompetens som skall finnas företrädd hos haveriutredarna.

När det gäller utbildning för flygutredarna finns detaljerade rekommendationer utfärdade av International Civil Aviation Organization (ICAO) i ett dokument kallat "Training Guidelines for Aircraft Accident Investigators". Före själva utredarutbildningen skall en flygutredare enligt dessa Guidelines ha betydande praktisk erfarenhet från luftfartsområdet som bas för utbildningen till haveriutredare. Enligt ICAO:s Guidelines indelas haveriutredarutbildningen i: Grundutbildning, "On the job training", särskilda för flygutredare anpassade utbildningar, dels grundläggande, dels avancerade och påbyggnadsutbildningar på olika specialområden såsom utbildningar på olika flygplanstyper eller olika speciella system.

Inom området civil sjöfart måste, som nämnts tidigare, ändringar göras i det nationella regelverket, dels från den 1 januari 2010 på grund av en ny IMO kod, och dels från den 1 januari 2011 på grund av EU:s säkerhetsdirektiv. I samband härmed kommer kraven sannolikt att preciseras och öka på utredarnas kompetens och kompetensutveckling.

Inom området spårbunden trafik pågår en diskussion inom NRAIL (den nordiska samarbetsgruppen) som syftar till att ta fram standarder avseende utredarnas kompetens och kompetensutveckling

Personalen hade vid årsskiftet följande kompetens. Generaldirektören och två utredare har domarerfarenhet. På området civilt flyg finns tre utredare med flygoperativ kompetens, alla arbetade under 2008 på deltid. En konsult med flygteknisk kompetens anlitas i stor utsträckning som expert. I dennes kontrakt föreskrivs stor arbetsinsats (2/3 tjänst) och stor tillgänglighet även för uttryckningar för SHK. På området militära ärenden finns en utredare med flygoperativ och nautisk kompetens. Två utredare har kompetens inom befolkningsskydd- och räddningstjänst och två utredare har beteendevetenskaplig sakkunskap. På området civil sjöfart finns två utredare med operativ kompetens och inom spårbunden trafik två utredare med operativ kompetens. Flera utredare har också allmän teknisk sakkunskap.

I övrigt anlitar SHK, liksom tidigare, särskilt förordnade experter inom olika områden.

Det administrativa arbetet sköts av två kanslisters, en ekonomihandläggare och en personalarådgivare på deltid.

Antalet anställda vid utgången av 2008 var 19 personer, varav 9 var kvinnor. Ledningskompetensen bestod av 2 kvinnor och 1 man, kärnkompetensen av 9 män och 3 kvinnor, stöd-kompetensen av 4 kvinnor.

Jämställdhet och mångfald

Mål

Inom ramen för sin kompetensförsörjning skall SHK främja mångfald och jämställdhet, t.ex. genom att verka för en jämn könsfördelning.

Åtterrappporteringskrav

Enligt regleringsbrevet skall SHK, utöver det som regleras i förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag gällande myndighetens kompetensförsörjning, särskilt redovisa hur myndigheten levt upp till den egna målbilden om främjande av jämlikhet inklusive jämställdhet samt motverkande av diskriminering och trakasserier. Redovisningen skall innehålla en beskrivning av hur myndigheten omsatt befintlig kunskap och erfarenhet i praktisk handling och en beskrivning av det arbete som bedrivits för att motverka olika former av diskriminering och trakasserier. Av redovisningen skall framgå hur SHK arbetar med frågor som rör diskriminering och trakasserier på grund av kön, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionshinder samt sexuell läggning. Av redovisningen skall också framgå hur myndigheten verkat för en jämnare könsfördelning inom alla personalkategorier.

Åtterrappportering

SHK har reviderat sin jämställdhets- och mångfaldsplan och fastställt en plan som innebär att den som är arbetssökande hos SHK, anställd, intressent i någon haveriutredning eller av annan anledning kommer i kontakt med myndigheten och dess personal, skall, oberoende av kön, sexuell läggning, religion eller etnisk tillhörighet inte behandlas sämre eller annorlunda än någon annan i en jämförbar situation. Inga anmälningar om diskriminering har gjorts under året. I introduktionsutbildningen för nyanställda görs en genomgång av SHK:s policy om jämställdhet, mångfald och diskriminering.

Vid stora haverier där i stort sett all personal behövs på plats kan den personal som har behov av barn tillsyn få ersättning för utlägg för det.

Två män har beviljats deltid (80 %) för vård av barn.

I SHK:s rapportmallar har en särskild rubrik om jämställdhet införts vilket innebär att i alla undersökningar tas också jämställdhetsaspekterna i beaktande. Under året har inga jämställdhetsaspekter framkommit i undersökningarna.

Vid annonsering i samband med tjänstetillsättning vid SHK upplyses sökanden om att SHK arbetar för ökad mångfald och jämn könsfördelning, och att SHK därför särskilt välkomnar kvinnliga sökanden och sökanden med annan etnisk bakgrund än den svenska. Inom flera av de yrkesgrupper som SHK rekryterar finns det ytterst få kvinnliga sökanden eller sökande av annat etniskt ursprung. Två nyrekryteringar till kärnkompetensen genomfördes under året. Bland sökandena fanns inga kvinnor eller sökanden med annan etnisk bakgrund som hade tillräckliga kvalifikationer för dessa arbeten. Två manliga haveriutredare anställdes därför på sjöfarts- och järnvägsområdet. En kvinna rekryterades som ekonomihandläggare istället för en man som slutade inom stödkompetensområdet.

Återrapporteringskrav enligt 3 kap 3 § förordning (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag

Myndigheten ska redovisa de åtgärder som har vidtagits i syfte att säkerställa att kompetens finns för att nå verksamhetens mål. I redovisningen skall det ingå en analys och en bedömning av hur de vidtagna åtgärderna sammantaget har bidragit till att nå verksamhetens mål.

Återrapportering

Attrahera och rekrytera

SHK har för kärnverksamheten rekryterat två utredningschefer under 2008, en på sjöfartsområdet och en på området spårbunden trafik. SHK har annonserat brett samt lagt ut annonsen på webbsidan och översänt den till Arbetsförmedlingen. Beträffande tjänsten på området spårbunden trafik har också en riktad sökning med hjälp av rekryteringsföretag gjorts.

SHK har också upphandlat experter på flera områden under 2008. Upphandlingen sker med biträde av Verket för högskoleservice. Vid upphandling ställs krav på hög kompetens internationellt sett på visst eller vissa expertområden samt att experten följer kunskapsutvecklingen och vidareutbildar sig på sitt område. SHK anger också att utbildning i utredningsmetodik och/eller erfarenhet av utredningsarbete är önskvärd.

Till stödkompetensen har en ny kompetens, en ekonomihandläggare rekryterats under året och ersatt en kanslistjänst inom området. Beslut har också fattats om att ytterligare en kanslistjänst skall ersättas av en handläggare med högskolekompetens inom området IT/info. Detta beslut ska verkställas under 2009 i samband med att en kanslist går i pension.

SHK hemställde i sin budgetframställning för 2009 om medel till fem nya utredartjänster och en kompetensförhöjning från kanslistjänst till handläggartjänst på området IT/info. Beträffande den senare tjänsten begärdes medel från den 1 januari 2009 trots att pensionsavgången på kanslistjänsten inträffar först den 1 april 2009.

Utveckla

Individuella utvecklingsplaner har tagits fram för hela personalen.

En kartläggning av de anställdas fullständiga kompetens har genomförts.

En gemensam utbildningsplan med tre block har fastställts. Basblocket som gäller för alla anställda omfattar förutom SHK:s interna regler också bl.a. lagstiftning, offentlighet och sekretess, förvaltningskunskap, utredningsprocess, personlig säkerhet, utrustning och utbildning i Office-paketet. Det andra blocket omfattar fördjupad utbildning inom haveriutredningsmetodik, projektledning, intervju- och presentationsteknik, fotografering och rapportskrivning. Därefter följer i det tredje blocket påbyggnadsutbildningar för bl.a. av ledning av utredningar av stora olyckor.

Säkerheten på olycksplatser är ett av de prioriterade utbildningsområdena. En tvådagars utbildning beträffande blodsmitta och risker med kolfiber i samband med brand och agerande på olycksplatsen för att minska dessa risker har genomförts för hela personalen.

En särskild resurs, en projektledare, har avdelats för att planera utvecklingsinsatser inom verksamhetsstyrning och kvalitetsfrågor. Ett kvalitetsråd har inrättats för att biträda projektledaren. Rådet har beslutat en projektplan.

Deltagandet i utbildningar och annan kompetensutveckling har under 2008 varit lågt. Detta har främst berott på att arbetsmängden varit för stor för den bemanning SHK har. De nyanställda har prioriterats för utbildningsinsatser.

En lednings- och ledningsgruppsutveckling som påbörjades 2007 har fortsatt 2008.

SHK har tillsammans med två andra myndigheter med vilka SHK är samlokaliserad sökt lösningar för att minska sårbarheten och öka kompetensen och effektiviteten i den administrativa stödverksamheten. Myndigheterna har genomfört gemensamma informations- och utbildningsinsatser. Myndigheterna har under 2008 infört gemensam telefonväxel.

Behålla

En anställd som är 61 år har av medicinska skäl beviljats deltidspension med 20 procent nedsättning av arbetstiden.

Avveckla

Två kanslitjänster av fyra (varav en tidsbegränsad) har kompetensförhöjts och bytts ut mot två handläggartjänster med högskoleutbildning inom områdena ekonomi och IT/info. Den senare kommer att tillsättas först 2009 i samband med en pensionsavgång. Samtidigt har e-fakturerings införts på myndigheten.

För att minska sårbarheten då bara två kanslistjänster återstår, hyrs den ena sedan september 2008 in från ett bemanningsföretag. Även viss kontorsservice (2 timmar/dag) hyrs in.

Analys

De utredningschefsrekryteringar som genomfördes under 2008 har bidragit till att bättre uppfylla verksamhetsmålet om högst ett års utredningstid. Den genomsnittliga utredningstiden för utredningar på området spårbundet trafik har sjunkit 2008 i jämförelse med åren 2006 och 2007 och på sjöfartsområdet har den sjunkit kraftigt 2007 för att åter gå upp något 2008. Den är dock även 2008 lägre än 2006.

Den kompetenshöjning inom stödverksamheten som gjorts på ekonomiområdet har lett till att myndighetens ekonomiuppföljning och verksamhetsplanering förbättrats mycket under 2008. Ett arbete med att utveckla ekonomistyrningen har också påbörjats. Rekryteringen har således medverkat till att förbättra möjligheterna att uppnå målet om att verksamheten ska bedrivas effektivt och med god hushållning.

Att myndigheten som är underbemannad på alla områden i förhållande till sitt stora uppdrag inte beviljats begärda medel till nya tjänster under 2008 (inga medel beviljades för ny verksamhet) har inneburit att SHK ännu inte nått sitt verksamhetsmål på högst ett års utredningstid. Skälet för att inte bevilja medel var att handläggningstiderna 2006 ännu inte sjunkit trots att medel beviljats tidigare år. Det tar emellertid tid att rekrytera och introducera nya utredare i verksamheten som är av komplex natur. Därtill kommer att budgetprocessen pågår under en längre tid och gör att förstärkningar kommer långt efter att medel begärts. Särskilt märkbart är det för SHK som inte är en anslagsmyndighet, varför besked om erhållna medel kommer senare än för en sådan myndighet, någon gång så sent som i samband med regleringsbrevet. Inte heller 2009 har begärda medel beviljats. Endast en mindre del av det som begärts har beviljats. De rekryteringar som kunnat göras med beviljade medel 2006 och 2007 visar emellertid att ökad bemanning i form av mer fast anställd personal på alla områden är rätt metod och leder till att verksamhetsmålet om ett års handläggningstid kommer att

kunna uppnås i de flesta utredningar. Resultaten har i takt med ökad bemanning successivt förbättrats.

2.2.9 Lokaler

SHK:s lokaler är belägna i samma fastighet som två andra mindre myndigheters kontorslokaler. SHK:s egna lokaler utgörs av 477 kvadratmeter kontorsyta och av 60 kvadratmeter allmänt utrymme som är SHK:s del av de gemensamma utrymmen som delas med de andra två myndigheterna (reception, vilorum, sammanträdesrum, serverrum, arkiv, förråd m.m.).

Samlokaliseringen gör det möjligt för myndigheterna att utnyttja vissa funktioner gemensamt:

- Gemensam receptionist anlitas och ett telefonsystem med gemensam växel har upphandlats under 2008.
- Gemensam Internetjänst har avropats från det statliga ramavtalet under 2008.
- Städning av såväl egna kontorslokaler som gemensamma utrymmen har upphandlats gemensamt.
- Bevakningstjänst samordnas och har avropats gemensamt från det statliga ramavtalet.
- Gemensamma brand- och utrymningsövningar har genomförts under 2008.

Det finns planer på att hyra ytterligare lokaler för gemensamma funktioner och fortsatta diskussioner kommer att föras under 2009.

Lokalerna är handikappanpassade, dvs. tillgängliga för rullstolsbundna personer och utrustade med hörselslinga i det gemensamma sammanträdesrummet.

ICAO:s revision (se avsnitt 2.2.1) ledde till en anmärkning gällande SHK:s förvaring av vrak och vrakdelar. De grundkrav som ställs är att SHK förvarar vrak på ett sådant sätt att de är skyddade mot väder och vind, brand och inbrott samt att SHK ensam har tillgång till lokalen så att garantier finns för att den förvarade egendomen dels inte förstörs eller skadas av väder och vind etc., dels att utomstående inte får tillträde (och därmed möjlighet att stjäla, förstöra eller manipulera vrak, vrakdelar och annat som förvaras). SHK har hittills löst frågan utan några missöden i form av att någon ifrågasatt utredningsresultaten. Det har skett genom att avskiljbara delar av lokaler hyrts hos kända uthyrare som förstått vikten av att ingen får tillträde till vrak och vrakdelar. SHK har idag svårt att helt leva upp till ICAO:s krav då egna lokaler för sådan förvaring saknas. Det är i praktiken omöjligt att på några timmar hitta en tom lokal i närområdet till en haveriplats som kan börja användas omgående och som fyller kraven ovan. SHK kommer att behandla frågan i sin budgetframställning till regeringen för budgetåret 2010.

2.2.10 Effektivitet och god hushållning

Åtterrapporeringskrav

SHK skall genom resultatindikatorer, nyckeltal eller på annat sätt visa om myndighetens verksamhet bedrivits effektivt och med god hushållning. Av redovisningen skall om möjligt framgå en jämförelse med de två närmast föregående åren. Utvecklingen skall analyseras och kommenteras.

Åtterrapporering

SHK har valt att redovisa tre nyckeltal som grund för bedömning om huruvida verksamheten bedrivits effektivt och med god hushållning:

1. genomsnittliga handläggningstider per verksamhetsområde
2. utbildningskostnad per anställd
3. andelen stabs- och stödpersonal av SHK:s totala årsarbetskrafter

Nyckeltal 1 - Genomsnittlig handläggningstid per verksamhetsområde

SHK redovisar den genomsnittliga handläggningstiden per verksamhetsområde i syfte att visa huruvida myndigheten lyckats i sin ambition att effektivisera utredningsverksamheten så att handläggningstiderna minskar över tiden för att slutligen nå målet med en handläggningstid på tolv månader.

Målet avseende handläggningstiden anges i regleringsbrevet till högst tolv månader inom samtliga verksamhetsområden. SHK anser att det är ett rimligt mål och har under 2008 arbetat med att ta fram rutiner och riktlinjer för att prioritera mellan och inom utredningar samt för att åstadkomma en så jämn arbetsfördelning som möjligt mellan utredningscheferna.

Tabell 1. Genomsnittlig handläggningstid per verksamhet

Verksamhet	2006		2007		2008	
	Antal rapporter	Utr.tid genomsnitt	Antal rapporter	Utr.tid genomsnitt	Antal rapporter	Utr.tid genomsnitt
Civil luftfart	23	12.5	23	10.5	12	14.2
Civil sjöfart	2	21.5	5	16,7	3	20.6
Spårbunden	1	20.0	2	26.2	4	15.7
Militära	1	21.5	5	24.1	5	17.6
Andra	3	24.5	3	14.5	3	27.8

Tabellen beskriver antalet lämnade slutrapporter samt den genomsnittliga handläggningstiden i månader per verksamhetsområde.

Utvecklingen skiljer sig åt mellan de olika verksamhetsområdena. SHK har tidigare fastslagit att den främsta orsaken till långa utredningstider är att utredningarna genomförs av utredare och experter som inte är fast anställda i SHK.

Den genomsnittliga handläggningstiden inom spårbunden trafik har minskat under året trots att antalet inkomna ärenden ökat. Det förklaras till viss del av att fler fast anställda rekryterats under åren 2007 och 2008. Två utredare (tidigare fanns endast en utredare) har arbetat inom området spårbunden trafik, sedan augusti 2008, och en utredare inom MTO-området har arbetat med flera undersökningar inom aktuellt område.

Inom civil sjöfart har den genomsnittliga handläggningstiden ökat jämfört med 2007 vilket förklaras av att en andra utredningschef inte började sin anställning förrän i mars 2008 och har behövt introduktion och stöd under större delen av året. Utredningscheferna har också ansvarat för att följa EU-arbetet och det internationella arbetet, som varit omfattande på sjöområdet samt att förbereda arbetet med att på SHK implementera vad som överenskommit inom EU och IMO. Den genomsnittliga handläggningstiden har dock minskat även på detta område i jämförelse med 2006.

Under 2009 planeras fler nyrekryteringar inom områdena civil sjöfart och spårbunden trafik.

Att den genomsnittliga handläggningstiden inom civil luftfart ökat från 2007 till 2008 trots att utredningsuppdraget minskat fr.o.m. den 1 april 2006 kan bl.a. förklaras av att framförallt fem utredningar varit mycket omfattande och tagit stora resurser i anspråk. Många av utredningarna har internationella intressenter vilket ofta leder till en längre utredningstid. En annan orsak till förseningar under året är den revision av ICAO som genomfördes under oktober månad och som tog drygt en halv årsarbetskraft i anspråk (se avsnitt 2.2.1). Resursbristen har haft stor betydelse för den genomsnittliga utredningstiden. Personalstyrkan för flygutredningar har under året uppgått till endast 2,6 årsarbetskrafter i stället för tänkta tre tjänster. Två av utredarna har haft vardera 20 % nedsatt arbetstid p.g.a. barn. Bristen på fast anställda utredare har kompenseras med experter vilket bidragit till en ökning av särskilda utredningskostnader och en försämring i genomsnittlig handläggningstid. För att förkorta handläggningstiderna planeras ytterligare nyrekryteringar inom området civil luftfart.

Handläggningstiden på det militära området har sjunkit sedan en fast anställd utredare knutits till SHK. Att den genomsnittliga tiden ytterligare kunnat sänkas 2008 trots att inga ytterligare fasta resurser tillkommit torde huvudsakligen bero på att inga nya utredningar inletts under året.

Den genomsnittliga utredningstiden för annan verksamhet har ökat markant under året. Utredningstiderna på detta område har alltid varit långa och varierat från år till år beroende på hur stora olyckor som utretts. Under 2008 har inga nya utredningar inletts och de rapporter som avlämnats avser alltså omfattande äldre olyckor. Utredningar inom annan verksamhet är ofta mycket omfattande och komplexa och rör områden där SHK saknar egen erfarenhet och har få utarbetade kontakter med experter m.fl. vilket gör att mycket tid i början av en utredning går åt till att sätta sig in i nya områden och hitta lämpliga experter. Samtliga utredningar som resulterade i en slutrapport 2008 tog också mycket resurser i anspråk. I syfte att korta utredningstiden inom vägtrafikolyckor planerade SHK att rekrytera en utredare med särskild kompetens inom vägtrafik under 2009.

Nyckeltal 2 - Utbildningskostnad per anställd

Som ett ytterligare mått på myndighetens effektivitet har SHK valt att redovisa utbildningskostnad per anställd.

För att utredningar ska bedrivas effektivt och med god kvalitet ställs stora krav på utredarnas erfarenhet och kompetens. SHK måste rekrytera personal med hög kompetens och god yrkeserfarenhet från respektive sakområde. Endast ett fåtal utredare har när de börjar sin anställning på SHK utbildning och tillräcklig erfarenhet av haveriutredningar vilket innebär att stora resurser måste läggas på utbildningsinsatser. De nyanställda haveriutredarna behöver utbildning i bl.a. haveriutredningsmetodik men det är också av största vikt att alla utredare fortlöpande aktualiserar och utvecklar kompetensen inom respektive sakområde. Utbildningarna är både interna och externa och omfattar såväl fördjupning inom respektive fackkompetens som generella kurser inom till t ex. projektledning och ledarskapsutveckling.

Tabell 2. Andel utbildningskostnad av totala personalkostnader och utbildningskostnad per anställd

År	Andelen utbildningskostnad av total personalkostnad i % ⁶	Utbildningskostnad/anställd i tkr
2006	1,10	9,1
2007	1,40	11,5
2008	2,46	21,7

Utbildningskostnaden i relation till total personalkostnad har ökat med över en procentenhet under 2008 och summan utbildningskostnad per anställd har ökat med ca 10 tkr jämfört med år 2007. Kostnadsökningen kan till stor del förklaras av de individuella kompetensutvecklingsplaner som tagits fram under året. Planerna belyser utbildningsbehovet inom prioriterade områden på ett tydligt sätt, vilket har beaktats och utbildningar har genomförts inom bl.a. utredningsmetodik, projektledning, ledarskap och intervju- och presentationsteknik. I syfte att uppnå målen inom kompetensförsörjningen och på så sätt bidra till verksamhetens mål, var det budgeterat för relativt stora utbildningsinsatser under 2008. En del av dessa insatser har dock skjutits på framtiden för att frigöra resurser till utredningsarbetet varför avsatta medel för utbildning inte nyttjats fullt ut.

Nyckeltalet ger ett mått på hur stor andel som satsas på personalens utbildning i förhållande till personalkostnaderna och fokuserar ensidigt på kostnaden. Eftersom olika utbildningar kostar olika mycket, ger detta mått inte en helt rättvisande bild. De utbildningar som är aktuella för SHK:s utredare är ofta mycket kostsamma och flertalet sker i utlandet. Ett nyckeltal som redovisar utbildningstimmar i relation till ordinarie arbetstid kan anses mer relevant i sammanhanget men SHK har för närvarande inte möjlighet att redovisa på detta sätt.

Arbetet med att fylla utbildningsbehovet bland haveriutredarna fortsätter under 2009 och de planerade nyrekryteringarna inom civilt flyg och civil sjöfart kommer att medföra en del större utbildningsinsatser.

Nyckeltal 3 – Andelen stabs- och stödpersonal av SHK:s totala årsarbetskraft

Nyckeltalet visar hur stor andel av SHK:s totala arbetskraft som utgörs av administrativ personal där respektive anställds huvuduppgift har används som grund för kategoriseringen av personal inom stöd- respektive kärnverksamhet. En minskning av andelen administrativ personal i förhållande till andelen personal inom kärnverksamheten kan vara en indikator på att myndighetens verksamhet bedrivits effektivare. En för liten andel kan dock leda till att personal inom kärnverksamheten får ägna större del av sin arbetstid till administration med risk för minskad produktion. Det är realistiskt att utgå från att kvoten mellan stabs- och stödpersonal och personal inom kärnverksamheten inte ska stiga och med utgångspunkt från myndighetens nuvarande uppdrag och organisationsindelning gör SHK bedömningen att för att uppnå effektivitet och god balans mellan stöd- och kärnverksamhet bör andelen stabs- och stödpersonal inte överstiga 30 procent.

Tabell 3. Andelen stabs- och stödpersonal av SHK:s totala årsarbetskraft

År	Andel stabs- och stödpersonal av SHK:s totala årsarbetskrafter
2006	28 procent
2007	30 procent
2008	29 procent

Andelen årsarbetskrafter avseende stabs- och stödpersonal har minskat under 2008 och förändringen över tiden visar att SHK har ett balanserat administrativt stöd i förhållande till kärnverksamheten. Att stödet minskat något under året beror dels på de omorganisationer som genomfördes den 1 mars och den 1 december 2007 och dels på effektiviseringar inom ekonomiadministrationen. I samband med omorganisationen den 1 december 2007 fattades beslut om att tillföra myndigheten ny kompetens på ekonomiområdet och en redovisningsansvarig ekonom anställdes och ersatte den tidigare halvtidsanställda administrative chefen. Detta tillsammans med att e-fakturering infördes i april 2008 gjorde att arbetsbrist uppstod på kanslistsidan. Två kanslisttjänster, placerade på de två utredningsavdelningarna, bedömdes som tillfyllest vilket fick till följd att en tidsbegränsad kanslisttjänst inte förlängdes efter mars månads utgång.

Effektiviseringsarbetet inom administrationen kommer att fortsätta under 2009 i form av införande av egenrapportering i personalsystemet Palasso och vidareutveckling av myndighetens ärende- och dokumenthanteringssystem.

Övriga åtgärder för ökad effektivitet

Utöver nyckeltalen ovan redovisar SHK i det följande andra betydande åtgärder som vidtagits för att öka effektiviteten och förbättra hushållningen framöver.

Verksamhetshandböcker

Verksamhetshandbok avseende civila flyghändelser reviderades under 2008. Revisionen skedde både inför och efter ICAO:s genomgång av haveriutredarverksamheten i Sverige enligt annex 13 till Chicagokonventionen. En verksamhetshandbok för spårbinden trafik fastställdes under året och arbetet med att sammanställa handböcker för de andra verksamhetsområdena påbörjades. Verksamhetshandboken för civil sjöfart kommer att revideras under 2009. Inom det administrativa området fastställdes en ekonomihandbok och arbetet med en administrativ handbok pågår.

Internt kvalitetsarbete

SHK har tillsatt en projektledare och till dennes hjälp ett kvalitetsråd under 2008 som har i uppdrag att ta fram ett kvalitetsledningssystem för myndigheten, med tydligt identifierade processer, avvikelserapporteringssystem, system för utvärdering och analys samt förbättring av processerna. Vidare ska ett förslag tas fram till hur kvalitetsarbetet fortsatt ska bedrivas på myndigheten t.ex. ansvar och organisatorisk placering.

Det fortlöpande arbetet med interna kvalitetsuppföljningar av utredningarna har fortsatt under år 2008. Uppföljningen utförs när aktuell säkerhetsmyndighet tagit ställning till rapporten och dess eventuella rekommendationer vilket normalt sker inom sex månader efter rapportens publicerande. Vid uppföljningen har man bland annat granskat om utredningsgruppen var ändamålsenligt sammansatt, om olycksplatsundersökningen utfördes med rätt om-

6 Den totala personalkostnaden och kostnader för utbildning avser endast fast personal.

fattning, om man initialt hade rätt uppfattning om olyckans komplexitet, om omfattningen av utredningen var i balans med den säkerhetshöjande effekten av utredningen, om man hittade rätt olycksorsaker och om rekommendationerna var formulerade så att de gav önskvärd verkan. Ett särskilt seminarium för analys av resultaten och revidering av processbeskrivningar till följd av gjorda erfarenheter kommer att hållas i början av år 2009.

Verksamhetsstyrning

SHK har under 2008 utvecklat en verksamhetsanpassad styrmodell i syfte att tydliggöra och strukturera myndighetens styrning och därmed få bättre effektivitet i verksamheten. Modellen stödjer processen planera, prioritera, genomföra, följa upp och agera och utgår från myndighetens vision och övergripande mål. Den är indelad i fem olika perspektiv; utredningsverksamhet, övrigt säkerhetsarbete, ekonomi, personal och kompetensförsörjning och för varje perspektiv har mål, framgångsfaktorer, aktiviteter och resultat (mätning) formulerats. För varje mål har en eller flera mått tagits fram som en indikation på myndighetens måloppfyllelse. Uppföljning och analys av resultaten har skett regelbundet under året och modellen med dess innehåll står under ständig utveckling i syfte att ytterligare förbättra styrningen och öka effektiviteten.

Samverkan med andra myndigheter

SHK samverkar med två andra mindre myndigheter vars kontorslokaler är belägna i samma fastighet. Samverkan gäller delade lokaler, delad personal och delad service (se vidare under avsnitten 2.2.8–2.2.9). Detta har medfört att kostnaderna för såväl lokaler, personal, vissa konsultinsatser samt viss service blivit lägre.

Tidredovisning

I syfte att förbättra styrningen ytterligare och möjliggöra ännu bättre planering och uppföljning kommer SHK att införa tidredovisning för samtliga anställda under 2009. Tidredovisningen ska spegla SHK:s verksamhet och anpassas efter myndighetens styrmodell.

2.2.11 Kostnader

Åtterrporteringskrav

Fördelningen av de särskilda utredningskostnaderna för haveriutredningar ska redovisas. Redovisningen skall jämföras med kostnaderna under den senaste treårsperioden. Även intäkter och kostnader avseende förvaltning ska redovisas och jämföras med den senaste treårsperioden. Redovisningen ska kommenteras.

Åtterrportering

Tabell 1. Förvaltningskostnader (tkr)

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spårbunden	Militära	Andra	Totalt
2006	8 960	1 991	3 982	1 991	2 987	19 912
2007	9 397	2 088	4 176	2 088	3 132	20 881
2008	9 987	2 220	4 439	2 219	3 329	22 194

Förklaringen till fördelningen av förvaltningskostnaderna mellan tillsynsmyndigheterna är följande. Luftfartsstyrelsen svarar för 45 %, Sjöfartsverket svarar för 10 %, Banverket svarar för 20 %, Försvarsmakten svarar för 10 % och Statens räddningsverk svarar för 15 %.

Ökningen av förvaltningskostnaderna beror i huvudsak på ökade lönekostnader och andra kostnader som uppstått till följd av de nyanställningar som gjorts under året och som sammanhänger dels med att myndighetens verksamhet ökat, dels att större del av verksamheten sköts med fast anställd personal.

Att förvaltningskostnaderna inte ökat som budgeterat beror på att planerade nyanställningarna inte kunnat genomföras förrän en bit in på året och att två fast anställda utredare arbetat deltid (80 procent) under året.

Tabell 2. Särskilda utredningskostnader (tkr)

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spår- bunden	Militära	Andra	Totalt
2006	1 350	925	1 666	1 896	1 802	7 639
2007	3 949	1 348	1 448	5 062	3 093	14 900
2008	4 285	940	1 310	3 802	1 360	11 697

De särskilda utredningskostnaderna bestäms främst av vilka utredningsinsatser och hur mycket arbete av externa specialister som krävs i pågående och under året avslutade utredningar. Totalt sett har de särskilda utredningskostnaderna under 2008 minskat i förhållande till 2007 på alla verksamhetsområden utom Civil luftfart, där en liten ökning kan iakttas.

Särskilt kraftiga minskningar uppvisar verksamhetsområdena Andra olyckor och Militära olyckor. På dessa områden har inga nya utredningar inletts under 2008. En bidragande orsak till minskningen av kostnaderna på områdena Civil sjöfart och Spårbunden trafik är att den överflyttning av kostnader från särskilda utredningskostnader till förvaltningskostnader, som är en följd av att fast personal anställts, nu börjar synas.

Civil luftfart

De särskilda utredningskostnaderna för år 2008 ligger något över motsvarande kostnader för år 2007. Kostnaderna fördelar sig, liksom tidigare, till större delen på externa tekniska undersökningar, extern expertis, resor och traktamenten i samband med operativa och tekniska undersökningar. Betydelse för ökningen har att en tidigare fast heltidsanställning ersatts av ett konsultkontrakt avseende en arbetsinsats motsvarande 2/3 av en hel tjänst. Som tidigare framhållits har också två anställda gått ner i arbetstid till 80 % för vård av barn. Detta tillfälliga bortfall har då ersatts med expertinsatser.

Den mest kostsamma undersökningen under året, liksom under föregående år, avser olyckan i Falsterbo den 26 oktober 2006 då ett CASA-plan från Kustbevakningen tappade ena vingen med ett dödshaveri som följd. Vingbrottet orsakades av materialutmattning längs ett nitförband. Undersökningen är den mest omfattande och komplexa inom civilflygområdet sedan SHK:s undersökning av haveriet med ett av SAS flygplan vid Gottröra i december 1991. Det huvudsakliga arbetet och kostnaderna i undersökningen avser frågan om uppkomst- och utbredningsmekanismerna för de sprickor och sprickbildningar som ledde till haveriet. Inom ramen för detta arbete har omfattande metallurgiska analyser och undersökningar utomlands fått genomföras. Ett stort antal experter, bl.a. metallurger och hållfasthetsanalytiker, har liksom under åren 2006 och 2007, hyrts in av SHK för att bistå utredningen. De sammanlagda kostnaderna under året uppgår till 984 000 kr. En rapport förväntas kunna publiceras under första halvåret 2009.

Inom civilflyget har också den omfattande och komplexa utredningen rörande haveriet utanför Göteborg den 24 april 2007 med en polishelikopter, då en polisman omkom och tre skadades mycket allvarligt, dragit betydande kostnader. Kostnaderna, sammanlagt ca 830 000 kr, avser främst arvoden för olika nödvändiga expertinsatser.

En tredje undersökning inom området Civil luftfart som dragit höga kostnader (273 tkr) är undersökningen av ett tillbud på Östersund/Frösöns flygplats den 9 september 2007 med ett österrikiskt passagerarflygplan med 169 personer ombord. Vid start lättade flygplanet så sent att man kolliderade med ca 0,5 m höga tröskelljus belägna 30-50 m bortom startbanans bortsida i startriktningen. Riskerna för en stor olycka med ett stort antal döda och svårt skadade var betydande. I utredningen har mycket arbete lagts ned på att bedöma planets och passagerarnas verkliga vikt i förhållande till de standardvärden som ligger till grund för beräkning av flygplans vikt och balans före start, samt på animeringar och simuleringar av startsekvensen.

Civil sjöfart

Under år 2007 bedrevs undersökning i sju ärenden, fem av dessa avslutades under år 2007.

År 2008 bedrevs undersökning i 8 ärenden, tre av dessa avslutades under år 2008. Av kostnaderna för år 2008 belöper 311 tkr på utredningen avseende fartyget Finnbirch. Fartyget förläste den 2 november 2006 varvid två besättningsmän omkom och 12 kunde räddas. Som nämnts tidigare var utredningen, som avslutades under år 2008, mycket omfattande och den krävde experthjälp på flera områden. Vidare belöper, av kostnaderna för år 2008, 301 tkr på utredningen avseende passagerarfartyget Stena Danica som den 10 januari 2008 gick på grund i samband med en närsituation med två andra fartyg. Som nämnts tidigare är utredningen, som fortfarande pågår, komplicerad eftersom utredningen inbegriper tre fartyg.

De särskilda utredningskostnaderna har under 2008 sjunkit med drygt 400 tkr jämfört med år 2007. Anledningen till detta är framförallt att undersökningarna i större utsträckning än tidigare bedrivits med fast anställd personal. I mars 2008 anställdes ytterligare en utredare inom området civil sjöfart. Tidigare fanns endast en utredare.

Spårbunden trafik

Under år 2007 bedrevs undersökning i 13 ärenden, två av dessa avslutades under år 2007.

År 2008 bedrevs undersökning i 19 ärenden. Fyra av dessa avslutades under år 2008. Av kostnaderna för år 2008 belöper 282 tkr på utredningen avseende tågurspårning den 4 juni 2008 på sträckan Rotebro-Upplands Väsby. Undersökningen omfattar bl.a. omfattande tekniska materialundersökningar vilka har krävt bistånd från flera experter och laboratorier.

De särskilda utredningskostnaderna har under 2008 sjunkit med drygt 180 tkr. Detta trots att undersökning pågått i ett större antal ärenden under 2008 jämfört med 2007. En av förklaringarna till detta är att undersökningarna i större omfattning än tidigare drivits av fast anställd personal. Två utredare (tidigare fanns endast en utredare) har arbetat inom området spårbunden trafik, sedan augusti 2008, och en utredare inom MTO-området har arbetat med flera undersökningar inom aktuellt område.

Militär verksamhet

De särskilda utredningskostnaderna för år 2008 ligger i betydande grad under motsvarande kostnader för år 2007. Kostnaderna fördelar sig liksom tidigare till större delen på externa

tekniska undersökningar, extern expertis, resor och traktamenten i samband med operativa och tekniska undersökningar. Den huvudsakliga orsaken till nedgången är att inga nya utredningar inletts under 2008.

Av de totala kostnaderna avser sammanlagt ca 3,5 mkr de tre mest omfattande utredningarna. Av detta belopp har en utredning rörande en kollision i luften mellan två helikoptrar av typ HKP9A den 11 september 2007 vid Ryd norr om Ronneby dragit ca 75 procent eller drygt 2,5 Mkr. De övriga två utredningarna rör dels ett haveri den 1 november 2005 i havet utanför Ronneby med en flygräddningshelikopter av typ HKP10, Super Puma, dels en skjutolycka vid övning inom Nordic Battlegroup på Skövde skjutfält den 5 december 2007.

Undersökningen av kollisionen i luften mellan två helikoptrar vid Ryd, varvid fyra personer omkom, var mycket omfattande. Inom ramen för undersökningen gjordes också, mot bakgrund av den markanta ökningen av de militära helikopterolyckorna under senare år, bl.a. en mycket omfattande genomlysning av säkerhetskulturen inom försvarsmaktens helikopter- verksamhet. En avsevärd andel av utredningskostnaderna för denna olycka ligger på denna säkerhetskulturundersökning, som genomfördes helt och hållet med externa specialister.

Utredningen av haveriet den 1 november 2005 med flygräddningshelikoptern utanför Ronneby bedrevs helt enligt den äldre modellen med arvodesanställda utredare. Detta innebär att även de kostnader som inom övriga utredningsområden utgör lönekostnader för utredarna och faller inom förvaltningsramen, i detta fall belastar särskilda utredningskostnader. Förklaringen till de relativt höga särskilda utredningskostnaderna i detta fall står i betydande utsträckning att finna i detta faktum. Utredningen var den sista som bedrevs enligt den äldre ordningen med arvodesanställda utredare. Systemet är nu avvecklat.

De särskilda utredningskostnaderna i utredningen av skjutolyckan den 5 december 2007 på Skövde skjutfält har sin grund i den ovanligt stora mängden vittnen som fick höras i ärendet vid ett betydande antal tillfällen med åtföljande kostnader för resor m.m. I utredningen genomfördes också speciella skjutprov med olika ammunitionstyper för att om möjligt utröna från vilket vapen det skott som träffade den omkomne soldaten avlossades.

Annan verksamhet

De särskilda utredningskostnaderna för år 2008 har mer än halverats i jämförelse med år 2007. Detta beror främst på att pågående och under året avslutade utredningar krävt förhållandevis färre utredningsinsatser och en mindre mängd tillskott av externa specialister. Några nya utredningar har inte heller inletts under 2008.

Av de totala särskilda utredningskostnaderna för utredning av olyckor inom området annan verksamhet under år 2008 avser 726 tkr, dvs. drygt hälften en utredning av ett jordskred på väg E6 vid Småröd söder om Munkedal den 20 december 2006. I utredningen har genomförts dels mycket omfattande undersökningar av de geotekniska förhållandena på olycksplatsen, dels en mycket grundlig genomlysning av projektstyrningen och säkerhetsarbetet inom Vägverket. Granskningen har omfattat såväl byggherre och projektör som entreprenör och har omfattat hela perioden från förstudie av vägbygget till och med utförda markarbeten samma dag som skredet inträffade.

De resterande särskilda utredningskostnaderna inom kategorin Annan verksamhet ligger till ca 95 procent på utredningarna av dels en busskollision vid Rasbo i Uppland den 27 februari 2007, vid vilken sex av de totalt 62 människorna ombord i de två bussarna omkom och

många skadades, dels en tankbilsolycka på E6 vid Heberg utanför Falkenberg den 21 november 2005, där en människa omkom och den brand som inträffade när tankbilen blev inblandad i en kökollision utvecklade så mycket energi att betongen i den motorvägsbro på vilken olyckan inträffade hotade att förstöras på grund av för hög värme. De särskilda utredningskostnaderna i bussutredningen avser omfattande tekniska undersökningar och analyser av bussarna och deras utrustning, bl.a. säkerhetsbälten m.m., medicinska analyser av skadebild och skadepanorama, analyser av förarnas arbetstidscheman från trötthetssynpunkt samt en analys av de aerodynamiska krafter som uppkommer när stora fordon passerar varandra på litet avstånd. Också när det gäller tankbilsolyckan avser en mycket stor del av de särskilda utredningskostnaderna tekniska analyser av tankfordonet och inblandade personbilar samt stabilitetsfrågor m.m. kring olika fordonskombinationer.

Tabell 3. Totala förvaltnings- och utredningskostnader (tkr)

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spårbunden	Militära	Andra	Totalt
2006	10 310	2 916	5 648	3 887	4 789	27 550
2007	13 346	3 436	5 624	7 150	6 225	35 781
2008	14 272	3 160	5 749	6 021	4 689	33 891

3 FINANSIELL REDOVISNING

3.1 RESULTATRÄKNING

RESULTATRÄKNING

(tkr)	Not	2008	2007
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	1	11 829	14 571
Intäkter av bidrag		21 441	20 894
Summa		33 270	35 465
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	2	-19 089	-19 100
Kostnader för lokaler		-1 348	-1 371
Övriga driftkostnader	3	-13 028	-14 901
Finansiella kostnader	4	-171	-145
Avskrivningar och nedskrivningar		-255	-264
Summa		-33 891	-35 781
Verksamhetsutfall		-620	-316
Årets kapitalförändring	5	-620	-316

3.2 BALANSRÄKNING

BALANSRÄKNING

(tkr)	Not	2008-12-31	2007-12-31
TILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	6	12	26
Summa		12	26
Materiella anläggningstillgångar			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	7	175	234
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	8	299	443
Summa		474	677
Fordringar			
Kundfordringar		28	1
Fordringar hos andra myndigheter	9	6 284	9 308
Övriga fordringar		0	4
Summa		6 312	9 313
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader		382	392
Upplupna bidragsintäkter		0	6
Övriga upplupna intäkter		0	12
Summa		382	409
SUMMA TILLGÅNGAR		7 180	10 425
KAPITAL OCH SKULDER			
Myndighetskapital			
Statskapital		30	30
Balanserad kapitalförändring	10	-1 833	-1 517
Kapitalförändring enligt resultaträkningen		-620	-316
Summa		-2 424	-1 803
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	11	342	0
Summa		342	0
Skulder m.m.			
Lån i Riksgäldskontoret	12	456	528
Räntekontokredit i Riksgäldskontoret	13	3 426	5 501
Skulder till andra myndigheter		748	985
Leverantörsskulder	14	1 732	2 477
Övriga skulder		398	506
Summa		6 760	9 998
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	15	2 112	1 839
Övriga förutbetalda intäkter		391	392
Summa		2 503	2 231
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		7 180	10 425

3.3 TILLÄGGSUPPLYSNINGAR OCH NOTER

TILLÄGGSUPPLYSNINGAR OCH NOTER

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

TILLÄGGSUPPLYSNINGAR

Redovisningsprinciper

Tillämpade redovisningsprinciper

SHK:s bokföring följer god redovisningssed och förordningen (2000:606) om myndigheters bokföring samt 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.

Efter brytdagen har fakturor överstigande 10 tkr bokförts som periodavgränsningsposter. Motsvarande beloppsgräns föregående år var 5 tkr.

Upplysningar om avvikelser

Avvikelser från allmänna råd

Enligt ESV:s föreskrifter till FÅB 2 kap 4 § ska driftkostnader per årsarbetskraft redovisas i sammanställning av väsentliga uppgifter. Enligt ESV:s allmänna råd ska driftkostnaderna hämtas från resultaträkningen.

För att redovisningen ska ge en rättvisande bild i enlighet med FÅB 2 kap 6 § beräknas driftkostnaderna per årsarbetskrafterna på förvaltningskostnaderna i stället för totala driftkostnader enligt resultaträkningen. Detta eftersom de särskilda utredningskostnaderna påverkas av de olyckor som utreds och har en annan karaktär än förvaltningskostnader. De totala driftkostnaderna per årsarbetskraft redovisas i not till sammanställning över väsentliga uppgifter.

Upplysningar av väsentlig betydelse

Enligt regleringsbrevet får förvaltningskostnaderna uppgå till högst 22 800 tkr. Årets utfall är 22 207 tkr. Betalningsansvaret för förvaltningsutgifterna fördelas mellan de betalningsansvariga myndigheterna enligt en förutbestämd procentsats, se tabellen nedan. Intäkterna bokförs som intäkt av bidrag i SHK:s redovisning.

SHK får ta ut avgift för särskilda utredningskostnader som föranleds av enskilda utredningar. I regleringsbrevet anges de myndigheter som ska betala kostnaderna för olika typer av utredningar.

	<u>Fördelning</u>	<u>Typ av utredning</u>
Luffarstyrelsen	45%	civila luftfartsärenden
Sjöfartsverket	10%	civila sjöfartsärenden
Banverket	20%	järnvägsrelaterade ärenden
Försvarsmakten	10%	militära ärenden
Statens Räddningsverk	15%	övriga ärenden

Både förvaltningsutgifterna och de särskilda utredningsutgifterna ska månadsvis faktureras de betalningsansvariga myndigheterna.

Värderingsprinciper

Anläggningstillgångar

Som anläggningstillgångar redovisas egenutvecklade dataprogram, förvärvade licenser och rättigheter samt maskiner och inventarier som har ett anskaffningsvärde om minst 10 tkr och en beräknad ekonomisk livslängd som uppgår till lägst tre år. Förbättringsutgifter på annans fastighet som uppgår till 50 tkr och som har en beräknad ekonomisk livslängd som uppgår till lägst sex år redovisas som anläggningstillgång. Avskrivning sker enligt linjär avskrivningsmetod. Avskrivning under året sker från den månad tillgången tas i bruk.

Bärbara datorer redovisas inte som anläggningstillgång utan kostnadsförs direkt vid inköpet.

Tillämpade avskrivningstider

3 år	Dataprogram, licenser, rättigheter Datorer och kringutrustning
5 år	Övriga kontorsmaskiner och inredningsinventarier
6 år	Förbättringsutgifter på annans fastighet
7 år	Elektriska apparater (inköpta till och med 2001)

Omsättningstillgångar

Fordringar har tagits upp till det belopp som de efter individuell prövning beräknas bli betalda.

Skulder

Skulderna har tagits upp till nominellt belopp.

Ersättningar och andra förmåner

Ledande befattningshavare / styrelseuppdrag

	Lön
Generaldirektör Åsa Kastman Heuman <i>Deltar i Rådet för lärande olyckor (ersättning utgår med 950 kr per sammanträde man är närvarande)</i>	948

Inga förmåner

Anställdas sjukfrånvaro

I tabellen redovisas anställdas totala sjukfrånvaro i förhållande till den sammanlagda

ordinarie arbetstiden. Vidare redovisas andel av totala sjukfrånvaron under en sammanhängande tid av 60 dagar eller mer.

I tabellen redovisas också sjukfrånvaro fördelat på kön och ålder i förhållande till respektive grupps sammanlagda ordinarie arbetstid. Sjukfrånvaron redovisas i procent.

Sjukfrånvaro	2008	2007
Totalt	4,0	5,9
Andel 60 dagar eller mer	57,4	82,7
Kvinnor	6,8	-
Män	-	-
Anställda - 29 år	-	-
Anställda 30 - 49 år	4,0	-
Anställda 50 år -	4,1	-

Sjukfrånvaro för män samt anställda upp till 29 år lämnas inte eftersom antalet anställda i grupperna understiger tio. Föregående år redovisades inte sjukfrånvaro för någon grupp eftersom antalet anställda i grupperna understeg tio.

Den minskade sjukfrånvaron förklaras till stor del av att en medarbetare som under 2007 var långtidssjukskriven friskskrevs i mitten av 2008.

Noter

(tkr)

Resultaträkning

		2008	2007
Not	1 Intäkter av avgifter och andra ersättningar		
	Övriga intäkter av avgifter och andra ersättningar	11 823	14 554
	Övriga intäkter	6	17
	Summa	11 829	14 571
	Intäkter enligt 4 § avgiftsförordningen saknas. Minskningen av intäkterna beror på att utgifterna avseende särskilda utredningar som faktureras de betalningsansvariga myndigheterna har minskat.		
Not	2 Kostnader för personal		
	Lönekostnader (exkl arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	11 891	11 951
	Övriga kostnader för personal	7 198	7 149
	Summa	19 089	19 100
Not	3 Övriga driftkostnader		
	Inomstatliga konsultuppdrag	942	3 342
	Utomstatliga konsultuppdrag	7 704	6 858
	Övriga driftkostnader	4 382	4 701
	Summa	13 028	14 901
	Minskningen av driftkostnaderna är hänförliga till de särskilda utredningskostnaderna.		
Not	4 Finansiella kostnader		
	Räntekostnader avseende räntekonto i Riksgäldskontoret	147	121
	Räntekostnader avseende lån i Riksgäldskontoret	23	24
	Övriga finansiella kostnader	1	0
	Summa	171	145
Not	5 Årets kapitalförändring		
	Periodiseringsdifferenser	-620	-316
	Summa	-620	-316

Balansräkning

	2008-12-31	2007-12-31
Not 6 Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar		
Ingående anskaffningsvärde	43	43
Summa anskaffningsvärde	43	43
Ingående ackumulerade avskrivningar	-17	-2
Årets avskrivningar	-14	-14
Summa ackumulerade avskrivningar	-31	-17
Utgående bokfört värde	12	26
Not 7 Förbättringsutgifter på annans fastighet		
Ingående anskaffningsvärde	351	351
Summa anskaffningsvärde	351	351
Ingående ackumulerade avskrivningar	-117	-59
Årets avskrivningar	-58	-58
Summa ackumulerade avskrivningar	-176	-117
Utgående bokfört värde	175	234
Not 8 Maskiner, inventarier, installationer m.m.		
Ingående anskaffningsvärde	1 426	1 290
Årets anskaffningar	38	181
Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	-143	-46
Summa anskaffningsvärde	1 321	1 426
Ingående ackumulerade avskrivningar	-982	-836
Årets avskrivningar	-182	-192
Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	143	46
Summa ackumulerade avskrivningar	-1 022	-982
Utgående bokfört värde	299	443
Not 9 Fordringar hos andra myndigheter		
Fordran ingående mervärdesskatt	465	754
Kundfordringar hos andra myndigheter	29	27
Fordringar betalningsansvariga myndigheter	5 790	8 526
Summa	6 284	9 308
Momsfordran och fordringar på de betalningsansvariga myndigheterna har minskat pga. lägre utgifter i december i jämförelse med föregående år.		
Not 10 Balanserad kapitalförändring		
Periodiseringsdifferenser	-1 833	-1 517
Summa	-1 833	-1 517

	2008-12-31	2007-12-31
Not 11		
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser		
Årets pensionskostnad	406	0
Årets pensionsutbetalningar	-65	0
Utgående avsättning	342	0
En anställd har beviljats delpension.		
Not 12		
Lån i Riksgäldskontoret		
Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.		
Ingående balans	528	756
Under året nyupptagna lån	184	35
Årets amorteringar	-255	-264
Utgående balans	456	528
Beviljad låneram enligt regleringsbrev	1 200	1 000
Not 13		
Räntekontokredit i Riksgäldskontoret		
Beviljad räntekontokredit hos Riksgäldskontoret enligt regleringsbrev		
	10 000	10 000
Saldo räntekontokredit	3 426	5 501
Summa utgående skuld på räntekonto	3 426	5 501
Not 14		
Leverantörsskulder		
Leverantörsskulder	1 732	2 477
Summa	1 732	2 477
Minskningen förklaras av minskade inköp i december i jämförelse med föregående år.		
Not 15		
Upplupna kostnader		
Upplupna semesterlöner och löner inklusive sociala avgifter	1 609	1 241
Övriga upplupna kostnader	503	598
Summa	2 112	1 839

SAMMANSTÄLLNING ÖVER VÄSENTLIGA UPPGIFTER

(tkr)	2008	2007	2006	2005	2004
Låneram Riksgäldskontoret					
Beviljad	1 200	1 000	1 000	1 000	1 000
Utnyttjad	456	528	756	643	478
Kontokrediter Riksgäldskontoret					
Beviljad	10 000	10 000	5 000	4 000	4 000
Maximalt utnyttjad	6 681	5 561	4 865	3 459	3 740
Räntekonto Riksgäldskontoret					
Ränteintäkter	0	0	0	0	0
Räntekostnader	147	121	62	34	45
Avgiftsintäkter					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Beräknat belopp enligt regleringsbrev	0	0	0	0	0
Avgiftsintäkter	11 829	14 571	7 682	7 115	6 177
Anslagskredit (Ej tillämpligt)					
Anslag (Ej tillämpligt)					
Bemyndiganden (Ej tillämpligt)					
Personal					
Antalet årsarbetskrafter (st)	17	16	17	12	12
Medelantalet anställda (st)	19	19	18	12	13
Driftkostnad per årsarbetskraft *	1 281	1 280	1 150	1 120	1 128
Kapitalförändring					
Årets	-620	-316	-666	-202	77
Balanserad	-1 833	-1 517	-851	-649	-726

* Totala driftkostnader per årsarbetskraft (tkr) är enligt följande:

	år 2008	år 2007	år 2006	år 2005	år 2004
Förvaltningskostnader per åa	1 281	1 280	1 150	1 120	1 128
Särskilda utredningskostnader per åa	688	931	449	589	506
Totala driftkostnader enligt resultaträkningen per åa	1 969	2 211	1 599	1 709	1 635

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

Stockholm 2009-02-20

Åsa Kastman Heuman
Generaldirektör