



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

ÅRSREDOVISNING

RÄKENSKAPSÅRET 2009

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	5
2.2.1	Civil luftfart	5
2.2.2	Civil sjöfart.....	12
2.2.3	Spårbunden trafik	14
2.2.4	Militär verksamhet.....	16
2.2.5	Annan verksamhet	17
2.2.6	Internationella utredningar.....	19
2.2.7	Internationell verksamhet.....	20
2.2.8	Kompetensförsörjning.....	22
2.2.9	Effektivitet och god hushållning	25
2.2.10	Intäkter och kostnader.....	30
3	FINANSIELL REDOVISNING.....	35
3.1	RESULTATRÄKNING	35
3.2	BALANSRÄKNING	36
3.3	TILLÄGGSUPPLYSNINGAR OCH NOTER	37

Statens haverikommissionens årsredovisning för räkenskapsåret 2009

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. Transportstyrelsen utreder inte längre några olyckor på området spårbunden trafik enligt den nya lagstiftningen och SHK kan inte heller överlåta åt styrelsen att göra en undersökning.

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 2009 undantagits från kravet att lämna delårsrapport enligt 8 kap förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag.

2 RESULTATREDOVISNING

2.1 VERKSAMHET

Mål och återrapporteringskrav

Mål

Handläggningstiden för haveriutredningar ska begränsas till högst tolv månader.

Återrapporteringskrav

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

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

Återrapportering

SHK:s redovisning av verksamheten är indelat enligt följande: civil luftfart, civil sjöfart, spårbunden trafik, militär verksamhet och annan verksamhet.

SHK har valt att fullgöra återrapporteringen 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 målets 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 spårbunden 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 rekommenda-

tion 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	2007	2008	2009
Ingående balans	25	20	33
Nyinkomna ärenden	207	198	186
Avgjorda ärenden	212	185	189
Utgående balans	20	33	30

Tabell 2 a. Inledda undersökningar

Kategori	2007		2008		2009	
	Inledda	Deleg.	Inledda	Deleg.	Inledda	Deleg.
Tunga fpl ¹	6	–	4	–	8	–
Flermotoriga lätta fpl	–	–	1	–	2	–
Enmotoriga fpl	5	–	7	2	2	–
Sjöflygplan enmotoriga	1	–	4	–	–	–
Helikoptrar	6	–	1	–	3	–
Gyroplan	–	–	–	–	–	–
Segelflygplan	–	10	3	5	1	5
Ultralätta fpl	–	–	1	–	–	–
Ultralätta sjöfpl	–	–	–	–	–	–
Hängglidare	–	–	–	–	–	–
Ballonger	2	–	–	–	–	–
Flygskärmar	–	–	–	–	–	–
Summa	20	10	21	7	16	5

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

Tabell 2 b. Slutrapporter

	2007	2008	2009
Tunga fpl ¹	6	2	6
Flermotoriga lätta fpl	1	–	–
Enmotoriga fpl	6	3	7
Sjöflygplan	–	2	3
Helikoptrar	7	5	2
Gyroplan	–	–	–
Segelflygplan	1	–	3
Ultralätta fpl	–	–	1
Ultralätta sjöfpl	–	–	–
Hängglidare	–	–	–
Ballonger	2	–	–
Flygskärmar	–	–	–
Summa	23	12	22
Sannolik olycks- orsak fastställd	23	12	21

Tabell 3. Rekommendationer

År	2007	2008	2009
Ingående balans	37	12	20
Avgivna	16	15	23
Genomförda	29	7	22
Ej genomförda	12	–	3
Utgående balans	12	20	18

Den svenska lagstiftningen inom luftfartsområdet har sin grund i flera internationella överenskommelser och regelverk. När det gäller olycksutredningar på luftfartsområdet är det främst Chicagokonventionens Annex 13 och EU:s säkerhetsdirektiv 94/56/EG som i stor omfattning styr vilka luftfartsolyckor och luftfartstillbud som skall undersökas. Lagen om undersökning av olyckor är utarbetad med utgångspunkt i Chicagokonventionen. Införandet av EG-direktivet från år 1994 medförde inga ändringar i lagen. För närvarande pågår ett arbete inom EU som syftar till att ersätta direktivet 94/56/EG med en för medlemsländerna direkt bindande EU-förordning.

SHK har under 2009 inom utredningsområdet civil luftfart haft tre anställda utredare, varav en på halvtid. I mitten av oktober anställdes ytterligare en utredare. En av de anställda har varit helt sjukskriven större delen av året.

Vid ingången av 2009 fanns 33 ärenden i balans. Under året inkom 186 ärenden och 189 avgjordes. Antalet inkomna och avgjorda ärenden ligger ungefär konstant jämfört med 2007 och 2008 efter en markant ökning mellan 2006 och 2007. Balansen av luftfartsärenden har minskats något i förhållande till 2008 men är betydligt större än vid 2007 års utgång.

SHK inledde utredning i 16 fall och delegerade därutöver fem fall till Segelflygförbundet. Under år 2008 och 2007 var siffrorna 21 SHK-utredningar och sju delegerade resp. 20 SHK-utredningar och tio delegerade.

Antalet slutrapporter var 2009 22 och motsvarande siffra för 2008 var 12 och för 2007 23.

Antalet inledda utredningar har sjunkit något i jämförelse med åren 2008 och 2007. Antalet slutrapporter har däremot ökat kraftigt 2009 i jämförelse med 2008 och är på samma nivå som 2007.

Förskjutningen mot en större andel undersökningar inom yrkesmässig luftfart som skedde 2006 och 2007 har fortsatt under 2009. Av de under år 2009 påbörjade 16 utredningarna avser inte mindre än elva yrkesmässig luftfart och endast fem privat luftfart. Inom den yrkesmässiga luftfarten med tunga flygplan har åtta nya undersökningar inletts. Härtill kommer undersökning av tre olyckor inom yrkesmässig helikopter verksamhet. De under år 2008 inledda undersökningarna avsåg i förhållandevis stor utsträckning privat luftfart, vilket förklarar att de under 2009 avgivna rapporterna i högre grad än åren före avser sådan luftfart.

Orsaken till dessa svängningar mellan kategorierna när det gäller inkomna ärenden och inledda utredningar står mera att finna i tillfälliga variationer än i trender. SHK:s policy att betrakta undersökningar inom den yrkesmässiga luftfarten som mera angelägna än inom privatflyget har legat fast.

De under året påbörjade utredningarna avseende den tunga luftfarten med stora flygplan avser i princip alla incidenter utan större dramatik eller allvarliga skador på vare sig passagerare, besättning eller flygplan. Emellertid finns det uppenbara risker att incidenter kan utvecklas till mycket allvarliga olyckor, vilket innebär att det finns ett betydande intresse av att ta reda på orsakssambanden m.m. bakom dessa. Enligt gällande lagstiftning ska SHK utreda också tillbud till allvarliga olyckor.

Av de under året inledda undersökningarna gäller en tryckfall i kabinen under flygning, vilket tvingade befälhavaren och andreföraren att ta på sig syrgasmasker och snabbt dyka ned i tätare luft. Återstoden av flygningen genomfördes därefter utan vidare problem.

Ett fall avsåg ett flygplan som efter landning på flygplatsen i Hemmavan inte kunde stanna före banans slut, utan åkte av denna i dess förlängning. Inga skador uppstod på flygplan eller ombordvarande.

Två påbörjade undersökningar avser kollisionstillbud.

Det första fallet avser en allvarlig händelse där två flygplan kommit för nära varandra i luft- rummet över Sjöbo i Skåne. När det ena flygplanet påbörjat inflygning till Malmö/Sturup flygplats fick förarna en varning från det automatiska kollisionvarningssystemet i flygplanet (Traffic Collision Avoidance System, TCAS) som genom en Resolution Advisory (RA), vilket är den högsta varningsnivån i systemet, beordrade förarna att vidta åtgärder eftersom en risk för kollision kunde föreligga.

Den andra händelsen avser ett tillbud på Arlanda där ett flygplan fick avbryta landningen sedan ett annat flygplan kört fram till banan för att påbörja sin start.

I ett fall utrymdes ett flygplan på startbanan efter ett brandlarm, som senare visade sig bero på att en mindre mängd bränsle i motorn fattade eld och flammade upp bakom denna. Det uppkom inga personskador eller skador på flygplanet.

Ett annat fall avser en händelse där landstället på ett flygplan brast under taxning i låg fart mot startbanan inför start med fallskärmshoppare ombord. Ingen människa skadades.

Två inledda undersökningar avser helikoptrar som havererat pga. olika fel i stjärtrotorsystemen.

Av de under året påbörjade utredningarna som avser privatflyg kan nämnas en dödsolycka med ett privatflygplan av typen Cessna 172 i Uddevalla. I samband med spaning efter ett trafikskadat rådjur förlorade föraren kontrollen över flygplanet och havererade. Ett fall avsåg en segelflygare som omkom i en olycka på Tierps flygplats kort efter start.

Under året har 22 rapporter lämnats, vilket är en markant ökning från föregående år. Av de avgivna rapporterna avsåg åtta olyckor inom yrkesmässig luftfart, varav två inom helikopter verksamhet, tio avsåg olyckor med enmotoriga privatflygplan, tre segelflygolyckor och en rapport avsåg en olycka med ett ultralätt flygplan.

Av de avgivna rapporterna avsåg ca 40 % yrkesmässig luftfart och några av dem var mycket omfattande och tog lång tid att utreda. Utredningar inom den yrkesmässiga luftfarten är regelmässigt komplicerade. De berör fler människor och yrkesmässig verksamhet bedrivs också på ett långt mera systematiskt och reglerat sätt än den icke yrkesmässiga luftfarten. Utredningarna på detta område kräver därför i princip alltid att ett större antal frågekomplex får en genomlysning, vilket kräver större arbetsinsatser såväl vid faktainsamlingen som vid analysen. Utredningar inom den yrkesmässiga luftfarten tar därför längre tid än utredningar som rör privatflyget. Som regel översätts slutrapporter om yrkesmässig flygverksamhet eller utländskt registrerade luftfartyg också till engelska. I många av dessa utredningar ska utländska myndigheter ges tillfälle att under 60 dagar ta del av ett utkast och vid behov lämna synpunkter vilket i betydande omfattning påverkar tidsåtgången.

Av de under året lämnade slutrapporterna kan nämnas en avseende en utredning rörande en charterflygning för en svensk resebyrå från Åre/Östersunds flygplats till Antalya i Turkiet den 9 september 2007. Ombord fanns 169 passagerare och sex besättningsmedlemmar. Vid starten lättade flygplanet vid banans slut så sent att det i efterhand kunde konstateras att det kolliderat med inflygningsbelysningen för den motsatta banan. Skador uppstod på ljusarmaturer och reflexkäppar på ett avstånd av upp till 85 meter från banans slut. Risken för en mycket svår olycka var uppenbar. Tillbudet orsakades av brister i hanteringen av balansen mellan flygsäkerheten och produktionen. Besättningen prioriterade uppdragets genomförande och åsidosatte därför vissa flygsäkerhetsmässiga parametrar för att alls kunna utföra flygningen, bl.a. genomfördes prestandaberäkningarna m.m. inför starten med utelämnande av vissa begränsande faktorer, vilket innebar att flygplanets massa vid starten översteg den maximalt tillåtna för rådande förhållanden.

En annan undersökning som förtjänar att nämnas är en händelse på Bromma flygplats den 4 oktober 2007. Under inflygning för landning på bana 30 på Bromma flygplats upptäckte besättningar i landande flygplan att bommen från en mobilkran stack upp i banans förlängning strax före banans början i ett industriområde. Flygtrafikledningen, som var ovetande om att en mobilkran hade rest bommen, vidtog omedelbart åtgärder för att denna skulle sänkas och avbröt ytterligare inflygningar i avvaktan på detta. Sammanlagt sex flygplan landade

innan inflygningarna avbröts och bommen sänktes. Tillbudet orsakades av oklarheter hos företrädare för byggföretaget och kranföretaget om vilka förutsättningar som skulle gälla under arbetet med mobilkranen samtidigt som det saknades möjligheter för flygplatsens personal att i förväg känna till att en mobilkran skulle resas så att den gjorde intrång i flygplatsens hinderfria ytor.

En tredje undersökning som är av större intresse rör en händelse den 27 februari 2007 vid starten för en flygning från Luleå/Kallax flygplats till Stockholm/Arlanda. Trots att flygledaren gett starttillstånd för bana 14, vilket även kvitterats korrekt av besättningen, startade flygplanet från bana 32. Utredningen försvårades av att bandinspelningar från cockpit inte var tillgängliga pga. att tillbudet rapporterades först dagen efter händelsen då banden i flygplanet spelats över. Intervjuer med de inblandade samt analys av banden från flygplatsens kommunikationsutrustning har inte visat sig utgöra ett tillräckligt faktaunderlag för att kunna avge ett definitivt svar på vilka faktorer som direkt lett till händelsen. De olika alternativ som finns rörande vilka grundläggande orsaker som föranlett tillbudet visar dock entydigt att samspelet mellan förarna (CRM – Crew Resource Management), inte har fungerat tillfredsställande vid starten. Orsaken till tillbudet var avvikelser från CRM-konceptet, huvudsakligen avseende intern och extern kommunikation.

Den genomsnittliga handläggningstiden för undersökningar som färdigställdes under år 2009 var 14,5 månader. Genomsnittstiden redovisas för att kunna göra en jämförelse med åren 2006 - 2008. Under år 2008 var den 14,2 månader, under 2007 var den 10,5 och under år 2006 var den 12,5 månader. I jämförelse med 2008 har således handläggningstiden bara ökat marginellt trots att antalet slutförda utredningar har ökat markant.

Av de under året 22 slutförda utredningarna hade 10 överskridit en utredningstid av 12 månader, den utredningstid som fr.o.m. 2008 normalt inte får överskridas.

Bland de utredningar som överskridit utredningstiden 12 månader finns två utredningar som drabbats av mycket lång utredningstid.

Den första av dessa är den ovan redovisade händelsen på Luleå/Kallax flygplats där utredningen tog 33 månader. Förutom att händelsen var mycket komplex där det faktum att röstinspelningar från flygplanet saknades, vilket innebar särskilda svårigheter, innehöll undersökningen en omfattande och komplicerad undersökning av samspelet mellan besättningsmedlemmarna och trafikledaren och därmed sammanhängande frågor rörande CRM (Crew Resource Management). Under utredningens gång blev utredningschefen långtidssjukskriven och det tog lång tid för en ersättare att läsa in sig på materialet och genomföra det återstående utredningsarbetet.

Den andra undersökningen som tagit lång tid i anspråk rör en helikoptero olycka utanför Katrineholm den 30 oktober 2006. Flygningen påbörjades på Västerås/Johannisberg flygplats. Avsikten var att genomföra en s.k. ferryflygning, dvs. transport av helikoptern, till Hyltebruk, där den enligt uppgift skulle utföra ett lyftuppdrag. Helikoptern havererade emellertid under resan och slog ner på ett kalhygge ca 12 kilometer norr om Katrineholm. Vid nedslaget omkom föraren och helikoptern förstördes av brand. Utredningen fick genomföras med ett mycket begränsat utredningsmaterial. Det fanns inga egentliga vittnesuppgifter och helikoptern brann till stor del upp. Ett mycket omfattande och tidsödande arbete har emellertid lagts ned för att, trots det svårarbetade och begränsade utredningsmaterialet, inte lämna någon möda ospard för att pröva de olika tänkbara teorier som möjligen kunde ge svar på vad som orsakade olyckan. Svårigheterna att hitta spår och tecken som kunnat leda till säker

kunskap om orsakerna till händelsen innebär dock att SHK slutligen tvingats konstatera att någon definitiv analys av händelseförloppet och orsakerna till olyckan inte kunnat göras. SHK kan emellertid med ledning av de indicier som trots allt finns, sluta sig till följande troliga händelseförlopp. Under flygning har föraren överraskats av ett motorstopp, troligen orsakat av isbildning i förgasaren. Han har sannolikt inlett en autorotation och svängt in mot det kalhygge där helikoptern senare slog ned. Autorotationen kunde inte fullföljas, eventuellt på grund av medicinska orsaker som bidragande faktor. Helikoptern havererade därför mot marken i brant vinkel. Eftersom det var svårt att finna entydiga spår som direkt kunde leda till förklaringar av händelsen kom arbetet att i stor omfattning att få bedrivas sekventiellt där nya utredningsuppslag följde på slutsatser och fynd från föregående utredningsinsatser. Utredningsarbetet pågick under sammanlagt 37 månader.

Om man från den genomsnittliga utredningstiden räknar bort de sistnämnda två utredningarna, i vilka utredningstiden förlängts pga. sjukdom resp. svårigheter med ett starkt begränsat utredningsmaterial, blir denna för de återstående 20 utredningarna 12.5 månader.

De långa handläggningstiderna under 2009 för de återstående åtta utredningarna (13, 18 14, 20, 19, 21, 16 och 19 månader) har flera olika orsaker. Till de faktorer som förlänger utredningstiderna generellt är att många utredningar har internationella inslag framför allt på grund av att flygplan, motorer och annat är konstruerade och tillverkade utomlands. De starter 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 yttrandan 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. ofta måste översättas, vilket också leder till tidsutdräkt. Dessa faktorer finns i princip alltid när en utredning avser händelser inom yrkesmässig luftfart och i en betydande andel av utredningarna även på privatflygområdet.

Av de tio utredningarna under 2009 med förlängd utredningstid avsåg sex yrkesmässig luftfart. I de återstående fyra utredningarna som avsåg privatflyg fanns det internationella inslag i två.

De långa handläggningstiderna kan emellertid förkortas till ett år i de allra flesta fall om SHK tillförs ökade resurser. Den helt avgörande orsaken till förseningarna är nämligen otillräcklig bemanning i förhållande till uppdragets storlek.

SHK har under året, som ackrediterad representant enligt ICAO Annex 13, engagerats i nio nya undersökningar som leds av utländska myndigheter. Under 2008 var motsvarande siffra sex. (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.

Olycksorsaken har kunnat fastställas i samtliga undersökningar utom i den ovan redovisade helikopterylyckan utanför Katrineholm. Under 2008 och 2007 kunde olycksorsaken fastställas i samtliga utredningar.

Under år 2009 lämnades 23 rekommendationer och 22 rekommendationer genomfördes under året. Ingående balans var 20 och utgående balans var 18.

I tre fall har svar på rekommendationer inte inkommit inom den svarstid på sex månader som normalt lämnas till tillsynsmyndigheten. En av dessa rekommendationer var riktad till Luftfarts-/Transportstyrelsen (RL 2007:07 R1), en till EASA (RL 2007:12 R1) samt en till Elsäkerhetsverket (RL 2008:02 R3).

Under 2008 lämnades 15 rekommendationer (ingående balans var 12). Sju rekommendationer genomfördes under detta år. År 2007 lämnades 16 rekommendationer (ingående balans var 37) och 29 rekommendationer genomfördes.

Under oktober 2008 genomfördes av ICAO en revision i Sverige 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.

I revisionen konstaterades att det är hög kvalitet på de rapporter som SHK genomför och den verksamhet i övrigt som det finns resurser att genomföra, men det påpekades bl.a. 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. Vidare anmärktes på att Sverige inte hade egna lokaler (hyrda eller ägda) för att på föreskrivet sätt förvara vrak. ICAO framställde också anmärkningar i två fall mot brister i svensk lagstiftning. SHK behandlade ICAO:s anmärkningar i resursfrågor i budgetframställningen för budgetåret 2010. ICAO:s anmärkningar avseende brister i svensk lagstiftning överlämnades den 29e april 2009 till regeringen för eventuella åtgärder. De mindre anmärkningarna som ICAO framförde i frågor som SHK har beslutanderätt över har alla åtgärdats under 2009.

Statskontoret, som under hösten 2009 redovisade en analys av verksamheten och finansieringen av SHK (Rapport 2009:22), fann också att SHK inte har tillräckliga resurser för att fullt ut svara upp mot de internationella krav som finns bl.a. på luftfartsområdet.

Sammanfattningsvis kan om SHK:s resultat följande anföras. Målet för verksamheten under år 2009 var att hålla en utredningstid på högst 12 månader i alla utredningar. Detta mål har inte uppnåtts. Som visades under 2007 är emellertid en sådan utredningstid både rimlig och möjlig för de allra flesta utredningar. Satsningen under 2007 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. Under 2009 har det internationella arbetet krävt betydande insatser. Även vissa utbildningar har genomförts. Liksom tidigare gäller att resursläget inte heller medger utredning av andra händelser än dem för vilka en SHK-utredning enligt gällande lagstiftning är direkt obligatorisk. Antalet inledda undersökningar har minskat något 2009; 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.

2.2.2 Civil sjöfart

Tabell 1. Ärenden

År	2007	2008	2009
Ingående balans	5	9 ²	6
Nyinkomna ärenden	206	214	216
Avgjorda ärenden	202	217	217
Utgående balans	9	6	5

Tabell 2. Inledda undersökningar och slutrapporter

År	2007	2008	2009
Inledda undersökningar	2	5	4
Delegerade till Transportstyrelsen	2	2	1
Avgivna slutrapporter	5	3	4
Sannolik olycksorsak fastställd	4	3	4

Tabell 3. Rekommendationer

År	2007	2008	2009
Ingående balans	4	9	18 ³
Avgivna	10	17	8
Genomförda	5	5	22
Ej genomförda	–	1	1
Utgående balans	9	20	3

SHK har inom civil sjöfart haft två anställda utredare fram till i slutet av september då ytterligare en utredare anställdes.

Vid ingången av år 2009 fanns sex pågående ärenden. Under året inkom 216 nya ärenden. I fyra av dessa inleddes undersökning och ett ärende delegerades till Transportstyrelsen. Det stora antalet nya ärenden förklaras av att dåvarande Sjöfartsinspektionen nuvarande Transportstyrelsen sedan hösten 2004 till SHK vidare rapporterar alla olyckor och tillbud avseende civil sjöfart som rapporterats till respektive myndighet. Antalet nya ärenden under år 2009 är i stort sett på samma höga nivå som år 2008 och år 2007. Det krävs således sedan 2007 en betydande arbetsinsats för att bedöma om inkomna ärenden ska resultera i en ny undersökning.

De fyra ärenden där undersökning inleddes är följande:

Den 31 juli 2009 förliste det norskegistrerade handelsfartyget Langeland utanför Strömstad. Sex personer omkom. Utredningen sker i samarbete med den norska haverikommissionen som leder utredningen.

² Varav 3 inledda undersökningar.

³ IB korrigerad, 2 rekommendationer avseende Prospero utgår då utredningen utfördes av Marine Accident Investigation Branch.

Den 23 juli 2009 kolliderade fartygen HSC Gotlandia II och M/S Gotland i tät dimma utanför hamninloppet till Nynäshamn. Ombord på fartygen fanns 1 964 personer. 33 personer fick lindriga skador. Fartyget Gotlandia II fick omfattande skador.

Den 4 juni 2009 utbröt brand på passagerarfartyget Svalandia på en resa från ett varv strax utanför Trelleborg och fartyget sjönk. De två personer som fanns ombord kunde räddas.

Den 16 april 2009 utbröt brand på M/S Queen of Scandinavia. Utredningen har skett i samarbete med DMA, Opklarningsenheten I Danmark. DMA har också lett utredningen.

Under året lämnades slutrapport i fyra ärenden.

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 har skett i samarbete med den engelska utredningsmyndigheten MAIB (Marine Accident Investigation Branch). Enligt överenskommelse mellan länderna har MAIB lett utredningen. Utredningstiden var 10,5 månader.

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. Utredningstiden var 12 månader.

Den 29 oktober 2008 gick styckegodsartyget Listerland i tät dimma på grund i Södertälje kanal. Utredningstiden var 12 månader.

I utredningen avseende branden på M/S Queen of Scandinavia var utredningstiden 3 månader.

Handläggningstiden för de ärenden som slutfördes år 2008 var 25, 18 och 19 månader. Motsvarande handläggningstid för de fem ärenden som slutfördes år 2007 var 12, 11, 14, 5, 34 och 12 månader och för de två ärenden som slutfördes 2006 var 21 och 22 månader.

Samtliga rapporter har således under 2009 avgetts i föreskriven tid. I jämförelse med de senaste tre åren är det en markant förbättring av handläggningstiderna. Målet för verksamheten avseende handläggningstiderna har således uppnåtts.

Olycksorsaken har kunnat fastställas i samtliga slutförda utredningar år 2009 och 2008. I de slutförda utredningarna 2007 har olycksorsaken kunnat fastställas i alla utredningar utom en.

Under år 2009 lämnades åtta rekommendationer (ingående balans var 18). 22 rekommendationer genomfördes under år 2009. År 2008 och 2007 lämnades 17 respektive 10 rekommendationer och 5 respektive 5 rekommendationer genomfördes vardera året.

För år 2009 finns en ej genomförd rekommendation.

Rekommendationen lämnades i en utredning avseende en olycka den 1 november år 2006 då handelsfartyget Finnbirch förläste på internationellt vatten mellan Öland och Gotland. Vid olyckan omkom två besättningsmän medan 12 kunde räddas. Utredningen innehåller en mängd frågeställningar bl.a. rörande fartygets lastning och stabilitet. SHK rekommenderade Transportstyrelsen bl.a. att internationellt driva frågan om en förändring av STCW-

konventionens regler rörande lastsäkringsutbildning så att de krav som gäller för ro-ro-passagerarfartyg även ska gälla för andra ro-ro-fartyg. Transportstyrelsen svarade att det var en felaktig slutsats av SHK att det är en allmän brist på kunskaper i lastsäkring hos fartygsbefäl ombord på ro-ro-fartyg. SHK vidhåller sin rekommendation.

2.2.3 Spårbunden trafik

Tabell 1. Ärenden

År	2007	2008	2009
Ingående balans	6	11	16
Nyinkomna ärenden	23	54	65
Avgjorda ärenden	18	49	76
Utgående balans	11	16	5

Tabell 2. Inledda undersökningar och slutrapporter

År	2007	2008	2009
Inledda undersökningar	7	8	1
Avgivna slutrapporter	2	4	11
Sannolik olycksorsak fastställd	2	4	11

Tabell 3. Rekommendationer

År	2007	2008	2009
Ingående balans	–	7	12 ⁴
Avgivna	10	9	42
Genomförda	3	7	25
Ej genomförda	–	–	–
Utgående balans	7	9	29

SHK har inom spårbunden trafik haft två fast anställda utredare. Den ene utredaren har sedan den 1 mars 2009 också varit avdelningschef för avdelningen för spårbunden trafik, sjöfart och övriga olyckor. Uppdraget som avdelningschef beräknas ta i anspråk 50 procent av en heltidstjänst.

Vid ingången av år 2009 fanns 16 pågående ärenden inom spårbunden trafik. Under året inkom 65 ärenden. I ett av dessa inleddes undersökning. Under år 2008 inkom 54 ärenden och under år 2007 23 ärenden. Ökningen av antalet ärenden har således fortsatt även under år 2009. Detta har inneburit en successivt ökad arbetsinsats eftersom många ärenden har krävt en förstudie som t.ex. inneburit besök på olycksplatsen, inhämtande av fakta m.m. Förstudien har sedan utgjort underlag för beslut om en utredning ska inledas eller inte.

Det ärende där undersökning inletts är följande.

Den 2 maj 2009 kom uppställda vagnar i okontrollerad rullning på en timmerterminal.

⁴ IB korrigerad med 3 av SHK:s tidigare angivna rekommendationer (RJ 2004:2) avseende Stenungsund

Under år 2009 lämnades slutrapport i elva ärende.

Den 16 maj 2005 utbröt brand i ett tunnelbanetåg vid Rinkeby station. Utredningstiden var 55 månader.

Den 19 januari 2006 inträffade ett tillbud till kollision då ett pendeltåg skulle backas tillbaka till Västerhaninge station p.g.a. ett förmodat tekniskt fel. De två sista vagnarna lossnade från de övriga vagnarna och rullade okontrollerat in på Västerhaninge station. Utredningstiden var 30 månader.

Den 22 september 2006 kolliderade ett lok med andra uppställda lok. Föraren av loket hade lämnat detta för att kontrollera ett fel när loket kom i rörelse. Föraren hoppade upp på loket och försökte bromsa men lyckades inte undvika en kollision. Utredningstiden var 30 månader.

Den 26 juli 2007 spårade ett tåg ur på Gnesta station på grund av att en skyddskåpa på tågets undersida lossnat vilket medförde att tåget spårade ut. Utredningstiden var 29 månader.

Den 7 augusti 2007 inträffade ett tillbud till kollision mellan två tåg på Stockholms central när det ena tåget passerade en signal som visade ”stopp”. Utredningstiden var 19 månader.

Den 11 april 2008 inträffade ett tillbud till plankorsningsolycka vid Stora Höga-Kode mellan en lastbil med släp och ett resandetåg. Utredningstiden var 12 månader.

Den 9 juni 2008 inträffade ett tillbud till kollision mellan en vagnuttagningsvagn för transport och ett pendeltåg i Brynegenäs. Utredningstiden var 11 månader.

Den 9 juni 2008 inträffade ett kollisionstillbud mellan ett resandetåg och ett godståg på sträckan Borås-Värnamo. Utredningstiden var 12 månader.

Den 17 juni 2008 inträffade ett tillbud till kollision mellan ett resandetåg och en vagnuttagningsvagn på sträckan Umeå- Brännland. Utredningstiden var 16 månader.

Den 29 juli 2008 inträffade ett tillbud till kollision mellan ett resandetåg och en vagnuttagningsvagn i Torne Träsk. Utredningstiden var 17 månader.

Den 21 december 2008 inträffade en olycka där en vagnuttagningsvagn passerade en infartssignal som visade ”stopp”. Vagnuttagningsvagnen fortsatte genom en skyddsväxel, ut på skyddsspåret. Den körde på ett stoppblock och spårade därefter ur. Utredningstiden var 12 månader.

Sju utredningar har drivits av de fast anställda utredarna och av utredningarna avser sex händelser under 2008 där utredningstiden i fyra fall inte överstigit 12 månader. I två utredningar var utredningstiden 16 och 17 månader. Utredningstiden var i den sjunde utredningen (tillbud den 7 augusti 2007) 19 månader.

De fyra övriga utredningarna, som avser händelser 2005, 2006 och i ett fall 2007, har huvudsakligen drivits av externa utredare och experter. Samtliga utredningar inleddes vid en tidpunkt då SHK inte hade någon fast anställd utredare inom området spårbunden trafik.

I utredningen avseende brand i ett tunneltåg den 16 maj 2005 var utredningstiden 55 månader. Den långa utredningstiden förklaras framförallt av följande. Utredningen var mycket omfattande och bedrevs på bred front där faktorer, förutom fordonstekniska, som tunnelsäkerhet, elsystem, säkerhetsstyrning i tunnelbanesystemet m.m. undersökts. Utredningschefen arbetade till en början på konsultbasis parallellt med annat arbete. Han anställdes på SHK i början på år 2006 men slutade sin anställning i början av år 2008. Han var under den tiden den ende anställde järnvägsutredaren. Då det var mycket svårt att ersätta honom p.g.a. utredningens komplexitet och omfattning fortsatte han som utredningschef på konsultbasis parallellt med annat arbete. Den tekniske utredaren, som hela tiden arbetat på konsultbasis parallellt med annat arbete, drabbades i olika omgångar av sjukdom och slutade som utredare i slutet av år 2008.

Målet avseende handläggningstiderna har således inte uppnåtts 2009. Anledningen till den något längre utredningstiden är främst att bemanningen är otillräcklig (i realiteten 1,5 tjänst som arbetar med utredningar) i jämförelse med den fortfarande ökande mängden ärenden efter det att EU:s säkerhetsdirektiv implementerades i svensk lagstiftning den 1 juli 2007.

Handläggningstiden avseende de fyra utredningar som slutfördes år 2008 var 28, 12, 12 och 11 månader. Motsvarande tid för de två ärenden som slutfördes år 2007 var 24,5 respektive 28 månader och för det ärende som slutfördes 2006 var handläggningstiden 20 månader.

Olycksorsaken har kunnat fastställas i samtliga utredningar 2009, 2008 och 2007.

Under år 2009 lämnades 42 rekommendationer (ingående balans 12). 25 rekommendationer genomfördes under året. År 2008 och 2007 lämnades nio respektive tio rekommendationer och sju respektive tre rekommendationer genomfördes vardera året.

För år 2009 finns ingen ej genomförd rekommendation.

År 2008 och 2007 fanns inte heller någon ej genomförd rekommendation.

2.2.4 Militär verksamhet

Tabell 1. Ärenden

År	2007	2008	2009
Ingående balans	6	6	1
Nyinkomna ärenden	11	9	14
Avgjorda ärenden	11	14	12
Utgående balans	6	1	3

Tabell 2. Inledda undersökningar och slutrapporter

År	2007	2008	2009
Inledda undersökningar	5	0	2
Delegerade till FM	–	2	1
Avgivna slutrapporter	5	5	0
Sannolik olycksorsak fastställd	4	5	–

Tabell 3. Rekommendationer

År	2007	2008	2009
Ingående balans	33	49	31 ⁵
Avgivna	56	45	0
Genomförda	40	55	11
Ej genomförda	–	–	1
Utgående balans	49	39	19

Vid ingången av år 2009 fanns ett pågående ärende.

Under året inkom 14 nya ärenden. Tre av dessa föranledde undersökning. Av dessa delegerades ett till Försvarsmakten.

Ärendena som föranledde utredning av SHK var dels en olycka med en JAS Gripen från F17 i Ronneby som landade utan att landstället var utfällt, dels en händelse där militära flygplan klarerades för flygning genom ett område öster om Öland i vilket skjutövning pågick.

Ingen slutrapport har lämnats.

Under året har 11 rekommendationer genomförts.

År 2008 lämnades 45 rekommendationer och samtidigt genomfördes 55. Motsvarande siffror för år 2007 var 56 och 40.

Liksom under åren 2007 och 2008 fanns under året ingen rekommendation som Försvarsmakten slutbehandlade och förklarade sig inte ha för avsikt att genomföra. I ett fall har svar på en rekommendation inte inkommit inom den svarstid på sex månader som normalt lämnas till tillsynsmyndigheten. Den aktuella rekommendationen (RM 2008:01 R13) var riktad till Räddningsverket.

2.2.5 Annan verksamhet

Tabell 1. Ärenden

År	2007	2008	2009
Ingående balans	6	4	1
Nyinkomna ärenden	8	9	13
Avgjorda ärenden	10	12	13
Utgående balans	4	1	1

⁵ På grund av en dubbelföring under statistikarbetet år 2008 angavs att 39 rekommendationer fanns utestående från detta år, vilket är åtta för många. Detta ledde till att utgående balans blev felaktig, dvs. det angavs i statistiken att det för 2008 fanns 39 utestående rekommendationer i stället för 31.

Tabell 2. Inledda undersökningar och slutrapporter

År	2007	2008	2009
Inledda undersökningar	1	–	1
Delegerade till annan	–	–	–
Avgivna slutrapporter	3	3	1
Sannolik olycksorsak fastställd	3	3	1

Tabell 3. Rekommendationer

År	2007	2008	2009
Ingående balans	12	7	14
Avgivna	13	25	17
Genomförda	18	18	31
Ej genomförda	–	–	–
Utgående balans	7	14	0

Vid ingången av år 2009 fanns ett pågående ärenden inom kategorin Annan verksamhet.

Under året inkom 13 ärenden vilket är en inte obetydlig ökning jämfört med 2008 och 2007.

I ett av dessa inleddes undersökning. Det gällde en brand den 25 juli 2009 i ett flerfamiljs-hus på Kuddbygränd i Rinkeby utanför Stockholm. I branden omkom en vuxen kvinna och sex barn.

Under året lämnades en slutrapport i ett ärende rörande ett jordskred den 20 december 2006 vid Småröd inom Munkedal och Uddevalla kommuner i Bohuslän.

Av utredningen framgår att skredet startade i områdets nordvästra del där en temporär fyllning till en tryckbank var placerad öster om vägbanken till den nya E6:an. Därefter spreds skredet successivt snabbt stycke för stycke i en s.k. progressiv skredprocess på grund av dels lutande terräng, dels förekomst av kvicklera i dalgången. Skredområdet var ca 550 m långt och ca 280 m brett. Sammanlagt 13 fordon och 28 personer befann sig inom området för skredet. En person skadades allvarligt. Skadorna på fordonen var av varierande svårighetsgrad. Skredet medförde stora konsekvenser för regionen under tiden E6:an var oframkomlig innan ny väg hade byggts förbi området. Såväl byggherre som projektör och entreprenör för det aktuella vägvägnittet hade ledningssystem för styrning av sina verksamheter. Dessa innehöll krav på funktioner som är särskilt viktiga för att förebygga en olycka. I utredningen var det emellertid svårt att få klara belägg för att parterna fullt ut hade arbetat enligt sina egna fastställda krav. Det fanns brister i samtliga säkerhetsfunktioner. Detta innebar förbiseenden, bristfälliga bedömningar och uteblivna eller alltför begränsade åtgärder, vilket medförde en ökad risk för olyckor.

I projektet gjordes riskbedömningar av de tre parterna var för sig. Riskanalyserna skedde emellertid i otillräcklig omfattning, med bristande skärpa och bristfällig hantering av resultatet. Olyckan orsakades av att projektering och byggandet av den nya E6:an vid Småröd be-

drevs med brister inom riskbedömning, ledning, styrning och uppföljning. Sammantaget medförde detta att risken för skred i området genomgående underskattades.

Utredningen tog 26 månader att genomföra. Målet på ett år avseende handläggningstiden uppnåddes således inte. Orsaken till tidsutdräkten är bl.a. att utredningar inom området Annan verksamhet regelmässigt är mycket omfattande och komplexa. Utredningarna rör dessutom ofta områden inom vilka SHK saknar såväl erfarenhet som upparbetade kontakter med experter m.fl. En utredning på ett sådant område ställer därför särskilt stora krav på utredningspersonalens förmåga att sätta sig in i nya ämnesområden och att hitta lämpliga experter med vilka samarbete m.m. skall etableras. Sammantaget innebär detta att utredningar på sådana områden ofta drabbas av en betydligt större tidsåtgång än utredningar inom transportområdet. Härtill kommer att tillgången på personal för att driva dessa utredningar är mycket begränsad.

I undersökningen av skredet vid Småröd anlätades expertis från Statens geotekniska institut (SGI) för att genomföra utredningens geotekniska del. På grund av jävsproblem fick den geotekniska undersökningen emellertid i långa stycken göras om, då det först under arbetets gång framkom att SGI i ett tidigare skede deltagit vid granskningar i samband med att bygghandlingar upprättades för den aktuella vägsträckan. För den förnyade geotekniska analysen anlätades expertis från NGI, som är Norges motsvarighet till SGI. Bytet av expert innebär att utredningstiden förlängdes. SHK uppmanar alltid experter innan de anlitas att noga överväga eventuellt jäv.

Utredningstiden för de utredningar som slutfördes 2008 var 13, 39 och 31 månader. Motsvarande siffror för 2007 och 2006 var 16,12 och 15,5 månader resp. 19, 23 och 31 månader.

Olycksorsaken kunde fastställas, vilket också varit fallet för samtliga undersökningar under åren 2007 och 2008.

I rapporten lämnas sammanlagt 17 rekommendationer till Vägverket, Transportstyrelsen, Banverket och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Samtliga rekommendationer har genomförts. Utöver dessa har 14 rekommendationer i tidigare avslutade ärende genomförts under året och vid 2009 års utgång fanns inga rekommendationer utestående.

Under 2008 lämnades 25 rekommendationer och 18 rekommendationer genomfördes. Motsvarande siffror för 2007 var 13 resp. 18. Liksom under åren 2008 och 2007 har inga rekommendationer slutbehandlats som tillsynsmyndigheten förklarar att den inte har för avsikt att genomföra.

2.2.6 Internationella utredningar

Antal luftfartsärenden som utreds av annan stat med svenskt deltagande

År	2007	2008	2009
Ingående balans	26	21	25
Nyinkomna ärenden	6	6	9
Avgjorda ärenden	11 ⁶	2	16
Utgående balans	21	25	18

⁶ Ett ärende, IntL-06/06, är överfört till L-31/07

Under året inkom 9 nya ärenden rörande luftfart. I luftfartsärenden deltar SHK i de utländska undersökningarna med en ackrediterad representant. I ärenden på sjöfartsområdet s.k. Joint Investigations är en nation "Leading nation", d.v.s. ansvarig för utredningen och andra nationer kan delta som representant för sitt land och genomföra vissa utredningsinsatser m.m. inom ramen för utredningen. Sverige deltar i en sådana utredning där Norge är leading nation.

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 2009 deltagit i följande internationella konferenser och möten:

- The Nordic Rail Accident Investigators Meeting i Danmark den 4 till 5 februari 2009
- The Third International Conference on Rail Human Factors Programme i Lille, Frankrike den 3 till 5 mars 2009
- European Aviation Safety seminar (EASS) på Cypren den 10 till 12 mars 2009
- European Marine Accident Investigators International Forum (EMAIIF) i Budapest den 29 till 31 mars 2009
- Nordic Accident Investigation Board Meeting, vägtrafik i Köpenhamn den 23 till 24 april 2009
- Bureau of the Council of European Aviation Safety Investigation Authorities (CEASIA) meeting i Riga den 21 maj 2009
- European Civil Aviation Conference (ECAC) thirty-first meeting i Riga den 21 till 22 maj 2009
- European Safety Reability and Data Association (ESReDA), Lessons Learned from Accident Investigations i Coimbra, Portugal den 2 till 3 juni 2009
- Nordisk räddningskonferens i Vasa, Finland den 2 till 4 juni 2009
- Nätverksmöte mellan EU:s järnvägshaverikommissioner och EU:s järnvägssäkerhetsmyndigheter. Ingår i Europeiska järnvägsbyråns uppgifter att samordna haverikommissionerna i Lille, Frankrike den 10 juni 2009
- Nätverksmöte mellan EU:s järnvägshaverikommissioner i Lille, Frankrike den 11 juni 2009
- International Transportation Safety Association (ITSA) Chairman Meeting i Stockholm den 15 till 17 juni 2009
- Möte med Task Force 5 i European Railway Agency (ERA) i Lille, Frankrike den 18 juni 2009
- European Maritime Safety Agency (EMSA) 5th CTG CMAI meeting i Lissabon, Portugal den 25 till 26 juni 2009
- Nordic Accident Investigation Board Meeting, civil luftfart i Stockholm den 31 augusti till 1 september 2009
- Konferens gällande "Railway Safety: The way forward" i Bryssel, Belgien den 8 september 2009
- Statens Havarikommission for Transport (sht) 20-årsjubileum i Lilleström, Norge den 10 september 2009

- The Nordic Rail Accident Investigators Meeting (NRAI) i Stockholm den 15 till 16 september 2009
- Euro Fire, Fire Protection Engineering Conference i Bruges, Belgien den 24 till 25 september 2009
- International Railway Safety Conference i Båstad den 28 september till 2 oktober 2009
- Nordic Rail & Future Transport 2009 i Jönköping den 6 till 8 oktober 2009
- Marine Accident Investigators International Forum (MAIF) på Cypern den 12 till 16 oktober 2009
- Nätverksmöte mellan EU: s järnvägshaverikommissioner i Lille, Frankrike den 13 till 14 oktober 2009
- Human Factors and Ergonomics Society Europe Chapter Annual Meeting i Linköping den 14 till 16 oktober 2009
- International Air Safety Seminar (IASS) i Peking, Kina den 2 till 5 november 2009
- Bureau of the Council of European Aviation Safety Investigation Authorities (CEASIA) meeting i Lissabon den 4 november 2009
- European Civil Aviation Conference (ECAC) thirty-second meeting i Lissabon den 5 till 6 november 2009
- Möte med Task Force 5 i ERA i Lille, Frankrike den 19 november
- European Maritime Safety Agency (EMSA), Judicial and Safety Investigations into Marine Casualties and Incidents in the Context of Directive 2009 den 24 november 2009
- Bureau of the Council of European Aviation Safety Investigation Authorities (CEASIA) meeting i Stockholm den 14 december 2009
- Utredningen om genomförande av tredje sjösäkerhetspaketet (N 2009:05) Möten den 10 juni, 11 augusti, 28 oktober och den 8 december 2009

Deltagandet i ovan nämnda möten är i vissa fall en följd av att SHK är medlem i organisationen ifråga. Det viktigaste skälet för att delta är dock att det är nödvändigt för SHK att följa den internationella utvecklingen av säkerhetsarbetet inom de olika transportslagen. 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. Särskilt livaktiga och täta är kontakterna med övriga Nordiska länder. Inom ramen för detta samarbete var SHK värd för 2009 års Nordiska möten på järnvägsområdet och luftfartsområdet.

Under första halvåret 2009 var SHK värd för International Transportation Safety Associations (ITSA) årliga konferens, vid vilken ledningarna för utredningsorganen i ITSA:s medlemsländer (länder med myndigheter som utreder olyckor på flera verksamhetsområden) diskuterar frågor kring olycksutredningsverksamheten på mera övergripande nivå. I konferensen deltog 14 länders utredningsorgan.

Ett betydande arbete har under året lagts ned på handläggningen av frågor kring Europaparlamentets och rådets förslag till förordning om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart. Som utredningsmyndighet i EU:s ordförandeland hade SHK under andra halvåret 2009 bl.a. uppgiften att i Council of European Aviation Safety Investigation Authorities (CEASIA) leda och samordna arbetet och diskussionerna mellan medlemsländerna i fråga om förordningsförslaget. Inom ramen för detta var SHK ordförande vid ett möte i Lissabon i november och värd och ordförande för ett arbetsmöte i Stockholm i december vari, förutom representanter för EU-kommissionen, deltog utredningsmyndigheter från 16 EU-länder.

Inom ERA finns ett nätverk med deltagare från ERA:s säkerhetsenhet och medlemsstaternas haverikommissioner. SHK deltog under år 2009 i tre nätverksmöten. Ämnen som då behandlades var t.ex. samarbete mellan länderna och utredningsmetodik samt erfarenheter från olycksutredningar. SHK har också deltagit i en arbetsgrupp för utvecklande av riktlinjer för strukturering av en utredning. Under år 2009 har SHK deltagit i två möten med arbetsgruppen.

Inom EMSA finns en arbetsgrupp CTG CMAI som arbetar med metodutveckling och samarbetsformer för medlemsländer och utredare. SHK har under år 2009 deltagit i ett möte med arbetsgruppen.

EASA träffar utredningsmyndigheterna i medlemsländerna en gång per år för att diskutera samarbetet.

I maj 2009 tillsatte regeringen en särskild utredare med uppdrag bl.a. att föreslå dels hur Europaparlamentets och Rådets direktiv 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn dels hur den internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kod avseende internationell standard och rekommendationer för olycksutredningar vid sjöolyckor på lämpligt sätt kan genomföras i svensk rätt. SHK deltar i utredningen med en expert. Ett betydande arbete har lagts ned på att bistå utredningen med sakkunskap och SHK har under hösten deltagit vid fyra möten.

Alla rapporter som berör yrkesmässig flygverksamhet eller berör utländskt registrerade luftfartyg eller ärenden på andra områden som har internationellt intresse översätts till engelska.

2.2.8 Kompetensförsörjning

Personal

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

Personalen hade vid årsskiftet följande kompetens. Som ordförande vid SHK tjänstgjorde generaldirektören och två andra är jurister med domarerfarenhet. På området civilt flyg fanns tre utredare med flygoperativ kompetens varav en arbetar på halvtid (sjukpensionerad till 50 %) och en är heltidssjukskriven sedan i början av 2009. En haveriutredare med operativ kompetens har sedan i slutet av maj anlitats på konsultbasis som vikarie motsvarande en halvtidstjänst. En utredare med flygteknisk kompetens anställdes i oktober 2009 och 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 fanns en utredare med flygoperativ och nautisk kompetens. På området civil sjöfart fanns två utredare med operativ kompetens och sedan september 2009 en utredare med teknisk kompetens. Inom området spårbunden trafik fanns två utredare med operativ kompetens varav den ena också är avdelningschef. Två utredare hade kompetens inom befolkningsskydd- och räddningstjänst, varav den ena också är avdelningschef. Avdelningschefsarbetet beräknas uppta ca 50 % av en tjänst. Två utredare hade beteendevetenskaplig sakkunskap. Flera utredare hade också allmän teknisk sakkunskap. I övrigt anlitar SHK, liksom tidigare, särskilt förordnade experter inom olika områden.

Det administrativa stödet på de två utredningsavdelningarna sköts av två kanslisters varav den ena var inhyrd från ett bemanningsföretag större delen av året. Denna kanslist fick fast anställning i myndigheten i december 2009. En personalrådgivare arbetar två dagar i veckan

och en ekonom tillika avdelningschef arbetar på heltid. På administrativa avdelningen har också en inhyrd assistent arbetat under några timmar per dag under året. Denna tjänst ändrades till en tidsbegränsad anställning på heltid i slutet av året.

Antalet anställda vid utgången av 2009 var 23 personer, varav 10 var kvinnor.

Åtterrappporteringskrav 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 fullgöra de uppgifter som framgår av myndighetens instruktion och till vad regeringen, i förekommande fall, har angett i regleringsbrev eller i något annat beslut. I redovisningen skall det ingå en bedömning av hur de vidtagna åtgärderna sammantaget har bidragit till fullgörandet av dessa uppgifter.

Åtterrappportering

Attrahera och rekrytera

SHK har under året inom kärnverksamheten utökat med två nya haveriutredare, en på sjöfartsområdet och en på området civil luftfart, båda med teknisk kompetens. En ny haveriutredare på MTO-området (människa-teknik-organisation) rekryterades efter en pensionsavgång.

Rekrytering av en informatör med god IT-kompetens genomfördes med hjälp av ett rekryteringsföretag. Denna befattning innebär en kompetensväxling, i samband med en pensionsavgång, från en kanslisttjänst till en handläggartjänst.

Vid alla rekryteringar av utredare ställs krav på flerårig erfarenhet av kompetensområdet och skrivförmågan testas. Även personlighetstest har införts och genomförs med hjälp av rekryteringsföretag. SHK har hittills lyckats rekrytera kvalificerade haveriutredare. Sökandena har inte varit många men kvalificerade. Information om lediga tjänster går ut via SHK:s hemsida, arbetsförmedlingen, facktidningar och genom personliga kontakter. SHK har behov av att kunna erbjuda löner som konkurrerar med privat näringsliv då de flesta utredarna rekryteras därifrån. Detta har inte alltid varit möjligt och vissa utredare har fått gå ner i lön för att kunna ta en anställning vid SHK.

SHK har också upphandlat experter på flera områden under 2009. Upphandling sker med biträde av Verket för högskoleservice. Vid upphandling ställs krav på hög kompetens inom expertområdet och upphandlade experter har krav på sig att följa utvecklingen inom sitt område och ansvara för nödvändig kompetensutveckling. SHK har ansvar för att de konsulter som anlitas för att driva utredningar uppfyller de utbildningskrav som ställs upp i konventioner och EU-direktiv.

Utveckla

Vad gäller utbildning av flygutredarna finns det detaljerade rekommendationer utfärdade av International Civil Aviation Organization (ICAO) i ett dokument kallat "Training Guidelines for Aircraft Accident Investigators". En flygutredare ska ha en betydande praktisk erfarenhet från luftfartsområdet som bas för fortsatt utbildning till haveriutredare. Haveriutredarutbildningen består av 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. Det

tar flera år att bli en fullärd haveriutredare som fyller ICAO:s krav. Individuella utvecklingsplaner som motsvarar ICAO:s Training Guidelines har tagits fram för alla utredare inom flygområdet och utbildningarna pågår.

Inom området spårbunden trafik har det pågått diskussioner inom NRAIL (den nordiska samarbetsgruppen) som syftar till att ta fram standarder avseende utredarnas kompetens och kompetensutveckling. Utredarna har individuella kompetensutvecklingsplaner som fylls på när nya kompetensbehov fastslås.

Inom området civil sjöfart kommer ändringar att göras i det nationella regelverket, dels från den 1 januari 2010 på grund av ny IMO kod, dels från den 1 januari 2011 på grund av EU:s säkerhetsdirektiv. För att möta detta har SHK kartlagt utredarnas kompetens och gjort individuella utvecklingsplaner där vissa utbildningar har påbörjats under året.

Deltagande i utbildningar och kompetensutveckling har inte skett i den takt som vore önskvärd då arbetsbelastningen har varit för stor i relation till SHK:s bemanning. ICAO ansåg, vid sin revision i oktober 2008, bl.a. att antalet anställda utredare för civila luftfartsolyckor var för litet. ICAO ansåg vidare att bristen på personal hindrade utredare från nödvändig kompetensutveckling. De nyanställda har prioriterats för utbildningar.

Behålla

SHK har ingen större personalomsättning. En haveriutredare har gått i pension vid 67 ålder. SHK erbjuder arbetsuppgifter som är både intressanta och utvecklande och som tidigare nämnts tar det flera år att bli färdig utredare. På grund av kravet på flera års arbetserfarenhet och arbetsuppgifternas kvalificerade karaktär är medelåldern på de anställda tämligen hög. Flera är 50 år och mer och har intressanta arbetsuppgifter och god lön vilket gör att incitamenten för att byta arbete är få.

Avveckla

Två personer har gått i pension vid 67 års ålder under 2009. Ersättningsrekryteringar för haveriutredare bör på sikt ske före pensionsavgången då inlärningsperioden är lång.

Analys

SHK har under året skaffat sig kompetenser som inte har funnits tidigare vid myndigheten. Dessa tre nya rekryteringar, en tekniker inom civilt flyg, en tekniker inom sjöfart och en kvalificerad informatör med god IT-kompetens innebär att SHK nästa år är bättre bemannad för att fullgöra sin uppgift.

Myndigheten har med hänsyn till sina resurser uppnått goda resultat men har inte helt uppnått målet vad gäller handläggningstider även om dessa förbättrats i viss utsträckning. SHK har inte heller kunnat fullfölja de utbildningsinsatser och delta i det internationella samarbetet på det sätt som är nödvändigt för att uppfylla kraven från de internationella överenskommelser som Sverige har undertecknat.

Myndigheten är således fortsatt underbemannad på flera områden i förhållande till sitt stora uppdrag. SHK hemställde i sin budgetframställan för 2009 om medel till nya utredartjänster men fick inte medel till detta.

På luftfartsområdet har myndigheten för få anställda haveriutredare för att på ett bra sätt fullgöra Sveriges åtaganden enligt Annex 13 till Chicagokonventionen vilket också den in-

ternationella luftfartsorganisationen ICAO fört fram vid sin revision 2008. Behovet av ytterligare fast anställda utredare inom civil luftfart fastställde SHK till, en civil luftfartsutredare 2009 och fem civila luftfartsutredare 2010. När den nya EU-förordningen träder i kraft vilket troligen blir under 2010 kommer ytterligare resurser att behövas. En ny kompetens som fordras på luftfartsområdet är flygtrafikledningserfarenhet.

Även inom området spårbunden trafik saknas resurser. Behovet av åtminstone ytterligare en haveriutredare är överhängande. Idag är antalet haveriutredare endast två, varav en är avdelningschef och avsätter ca 50 % av sin arbetstid till detta. Nuvarande resurser räcker inte till för att handlägga det stora antalet olycksutredningar på föreskriven handläggningstid, tillgodosed behovet av omvärldsbevakning m.m. Tillsynsmyndigheten ERA inom EU har framfört kritik avseende långa handläggningstider.

Inom området civilsjöfart har SHK behov av ytterligare tre utredare för att klara av de ökade kraven som den nya IMO-koden för undersökning av olyckor och det nya EU-direktivet inom sjöfartssektorn som träder i kraft 2011 medför.

Även behovet av administrativt stöd kommer att öka i takt med att verksamheten ökar. Ytterligare HR-kompetens behövs med hänsyn till det stora antalet rekryteringar som ska genomföras under de kommande åren.

I Statskontorets utredning om SHK:s verksamhet – inriktning, omfattning och finansiering (2009:22) konstateras att SHK inte har tillräckliga resurser för att fullt ut svara upp mot de internationella krav som finns, och/eller kan förutses, på områdena luft-, sjöfart och järnväg.

2.2.9 Effektivitet och god hushållning

Återrapporteringskrav

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

Återrapportering

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

1. genomsnittliga handläggningstider per verksamhetsområde
2. utbildningskostnad per årsarbetskraft
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.

Tabell 1. Genomsnittlig handläggningstid per verksamhet

Verksamhet	2007		2008		2009	
	Antal rapporter	Utr.tid genomsnitt	Antal rapporter	Utr.tid genomsnitt	Antal rapporter	Utr.tid genomsnitt
Civil luftfart	23	10.5	12	14.2	22	14,5
Civil sjöfart	5	16.7	3	20.6	4	9,4
Spårbunden	2	26.2	4	15.7	11	22
Militära	5	24.1	5	17.6	0	0
Andra	3	14.5	3	27.8	1	26

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

Civil luftfart

Under 2009 slutfördes 22 rapporter vilket är en ökning med 10 från föregående år. Den genomsnittliga handläggningstiden för undersökningar som färdigställdes var 14,5 månader. Av de under året slutförda utredningarna hade 10 överskridit 12 månader.

Resursbristen inom civil luftfart är den helt överskuggande orsaken till den genomsnittliga handläggningstiden. Personalstyrkan för flygutredningar har under året uppgått till dryga tre tjänster och en av utredarna har varit heltidssjukskriven under större delen av 2009. En tekniker anställdes sedan i oktober månad. SHK:s bedömning är att det behövs ytterligare fem tjänster inom området civil luftfart för att täcka upp behovet av arbetskraft för det uppdrag som SHK haft under 2009.

En bidragande orsak till att handläggningstiderna tenderar att bli långa är att utredningarnas antal inom yrkesmässig luftfart blir fler. Dessa utredningar är ofta mer omfattande och komplexa samt involverar fler människor än utredningar inom privatflyget.

Många av utredningarna inom civil luftfart har internationella intressenter som har rätt att ta del av utredningsarbetet och lämna synpunkter på framtagna fakta vilket också ofta leder till en längre utredningstid.

Civil sjöfart

Fyra rapporter slutfördes under året. Den genomsnittliga handläggningstiden var 9,4 månader vilket är en minskning med 11,2 månader jämfört med 2008. Två ärenden hade en utredningstid på 12 månader, en på 10,5 månader och en utredning tog tre månader att genomföra.

Att den genomsnittliga handläggningstiden minskat kan bl. a. förklaras av att den operativa utredare som anställdes i mars 2008 nu är väl insatt i sitt arbete och leder flera egna utredningar. I september 2009 anställdes en utredare med teknisk kompetens för att möta det utökade uppdrag som SHK står inför då IMO-koden för undersökning av sjöolyckor träder i kraft 2010.

Spårbunden trafik

Under året slutfördes 11 rapporter, det är en ökning med sju stycken i jämförelse med 2008. Den genomsnittliga handläggningstiden var 22 månader vilket är en ökning med 6,3 månader från föregående år. Sju ärenden hade en utredningstid på över 12 månader varav en utredning har en handläggningstid på 55 månader.

Den relativt höga genomsnittliga handläggningstiden inom spårbunden trafik kan förklaras av att ett antal äldre ärenden slutfördes under 2009. Dessa ärenden har i huvudsak drivits av externa utredare och experter då dessa utredningar inleddes vid en tidpunkt då SHK inte hade fast anställd personal inom spårbunden trafik. Det äldsta ärendet avser en brand i ett tunnelbanetåg. Denna utredning var mycket omfattande och drabbades av stora problem på grund av brist på personella resurser till följd av sjukdom.

Militär verksamhet

Inga rapporter slutfördes under 2009. Under 2008 slutfördes 5 utredningar med en genomsnittlig handläggningstid på 17,6 månader.

Annan verksamhet

Under året slutfördes en utredning med en handläggningstid på 26 månader. År 2008 slutfördes tre utredningar med en genomsnittlig handläggningstid på 27,8 månader. Handläggningstiderna för utredningar inom området annan verksamhet tenderar att vara långa då händelserna ofta är omfattande och komplexa. De rör områden där SHK:s egna personal saknar erfarenhet och behovet av experter är stort. Att sätta sig in i nya ämnesområden och hitta lämpliga experter tar mycket tid i anspråk. Några medel för att anställa utredare med vägtrafikkompetens erhöles inte 2009.

Personella resurser är direkt avgörande för utredningarnas handläggningstider inom samtliga verksamhetsområden. SHK har i sin budgetframställning för 2009 och 2010 äskat medel för att kunna öka antalet fast anställd personal men har inte erhållit tillräckligt mycket medel för att fullt ut täcka behovet på något av utredningsområdena.

Nyckeltal 2 - Utbildningskostnad per årsarbetskraft

För att utredningar ska bedrivas effektivt och med god kvalitet ställs stora krav på utredarnas erfarenhet och kompetens. Nyanställda haveriutredare har ofta behov av utbildning inom utredningsmetodik men det är också viktigt att alla utredare fortlöpande vidmakthåller och utvecklar sin kunskap inom respektive sakområde. Kompetensen bland SHK:s haveriutredare har kartlagts och individuella kompetensplaner har upprättats för att få kunskap om vilken kompetens som finns inom myndigheten och vilken kompetensutveckling som bör prioriteras.

Utbildningarna är både interna och externa och omfattar såväl fördjupning inom respektive fackkompetens som generella kurser inom till t ex. projektledning.

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

År	Andelen utbildningskostnad av total personalkostnad i % ⁷	Utbildningskostnad/årsarbetskraft i tkr
2007	1,40	13,5
2008	2,46	24,2
2009	2,95	30,1

⁷ Den totala personalkostnaden och kostnader för utbildning avser endast fast anställd personal.

Både andelen utbildningskostnad av total personalkostnad och utbildningskostnad per årsarbetskraft har ökat över tiden. Det kan förklaras av de utbildningsinsatser som gjorts p.g.a. nyanställningar. Under 2008 anställdes två haveriutredare och under 2009 anställdes tre haveriutredare som var och fortfarande är i behov av större utbildningsinsatser. I SHK:s verksamhetsplan för 2009 var målet att andelen utbildningskostnad av total personalkostnad skulle uppgå till 3,5 %. Det målet är alltså ännu inte uppfyllt.

Nyckeltalet visar hur stor del av den totala personalkostnaden som avsatts till utbildning. Eftersom kostnaden för olika utbildningar varierar beroende på innehåll och kurslängd, ger detta mått inte en helt rättvisande bild av SHK:s utbildningsinsatser. De utbildningar som är aktuella för SHK:s utredare är ofta mycket kostsamma och flertalet sker i utlandet. Ett nyckeltal som i stället redovisar antalet utbildningstimmar i relation till total arbetstid torde vara mer rättvisande. SHK införde tidredovisning i april 2009 och under den mätbara perioden mellan april och december uppgick tiden som avsatts för kompetensutveckling till 6 % av total arbetstid. I gruppen haveriutredare var 8 % av totalt arbetstid avsatt till utbildning under samma period.

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

Som ett mått på effektivitet och god hushållning redovisas nedan andelen stabs- och stödpersonal av SHK:s totala årsarbetskrafter. 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. 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
2007	30 %
2008	29 %
2009	23 %

Tabellen visar hur stor andel av SHK:s totala arbetskraft som utgörs av administrativ personal, där varje anställds huvuduppgift har använts som grund för kategoriseringen av personal inom stöd- respektive kärnverksamhet.

Andelen administrativ personal av SHK:s totala årsarbetskraft har minskat över tiden. Den kraftiga minskningen 2009 i jämförelse med 2008 förklaras av att en fast anställd administratör slutade sin anställning vid SHK i september 2008 och ersattes med en administratör från ett bemanningsföretag. Denna administratör anställdes i myndigheten i december 2009. Den sista mars 2009 gick en annan administratör i pension och har inte ersatts. Under året har i stället en kvalificerad informatör med IT-kompetens rekryterats och börjar sin anställning den 1 februari 2010. En inhyrd assistent har arbetat några timmar per dag under året. Denna tjänst ändrades till en tidsbegränsad anställning på heltid i slutet av året.

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 med resurser framöver.

Tidredovisning

I april 2009 införde SHK tidredovisning. Nedan redovisas en sammanställning av hur den totala arbetstiden under perioden april till december fördelats på SHK:s olika verksamheter.

Tabell 4. Fördelning av total arbetstid på SHK:s olika verksamheter

Verksamhet	Andel i % av den totala arbetstiden under perioden 0904-0912
Utredningsverksamhet	50
Övrigt säkerhetsarbete, nationellt	3
Övrigt säkerhetsarbete, internationellt	8
Kompetensutveckling	6
Ledning/styrning	12
Verksamhetsutveckling	2
Administration	14
Övrigt	5

Tidredovisningen visar att under perioden april till december 2009 har 61 % av total arbetstid ägnats åt kärnverksamheten⁸ vilket får anses ligga på en acceptabel nivå. I gruppen have-riutredare är andelen 67 % av total arbetstid.

Verksamhetshandböcker

En verksamhetshandbok för vägtrafik fastställdes och en för militär luftfart färdigställdes och är föremål för intern remiss. Verksamhetshandböcker inom områdena civil luftfart, civil sjöfart och spårtrafik reviderades under 2009.

Internt kvalitetsarbete

Plan för det fortsatta kvalitetsarbetet har tagits fram och beslut fattats om hur kvalitetsarbetet fortsatt ska bedrivas.

Miljöledningssystem

Detaljerade miljömål för 2009 har fastställts och en handlingsplan för dessa har utarbetats. En halvdags miljöutbildning för alla anställda på SHK har genomförts.

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. Detta har medfört att kostnaderna för såväl lokaler, personal, vissa konsultinsatser samt viss service blivit lägre.

⁸ Till SHKs kärnverksamhet räknas utredningsverksamhet och övrigt säkerhetsarbete.

2.2.10 Intäkter och kostnader

Återrapporteringskrav

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.

Återrapportering

Intäkter av avgifter och särskilda utredningskostnader

Enligt regleringsbrevet för budgetåret 2009 får SHK ta ut avgifter för särskilda utredningar. De särskilda utredningskostnaderna som föranleds av enskilda utredningar ska betalas av Transportstyrelsen, Försvarsmakten och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). De särskilda utredningsutgifterna ska månadsvis faktureras de betalningsansvariga myndigheterna. Inkomsterna disponeras av Statens haverikommission.

Tabell 1. Intäkter av avgifter avseende särskilda utredningar (tkr)

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spår-bunden	Militära	Andra	Totalt
2007	3 694	1 344	1 375	5 026	3 111	14 550
2008	4 344	944	1 337	3 838	1 360	11 823
2009	4 465	1 304	2 252	676	545	9 242

Tabell 2. Särskilda utredningskostnader (tkr)

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spår-bunden	Militära	Andra	Totalt
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
2009	4 355	1 304	2 339	757	545	9 300

Skillnaderna mellan totala intäkter och kostnader beror på årets periodiseringar, SHK ska enligt regleringsbrevet fakturera utgifter, det gör att upplupna kostnader inte faktureras.

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 2009 minskat med över två miljoner kronor jämfört med 2008. Den totala minskningen beror på att utredningarna inom det militära området som under 2008 genererade stora kostnader är avslutade och att endast två nya utredningar inletts under 2009. Även inom området andra olyckor har kostnaderna minskat i jämförelse med 2008 vilket förklaras av att det endast fanns två pågående utredningar under 2009 varav en också avslutades under året. Inom områdena civil luftfart, civil sjöfart och spårbunden trafik har kostnaderna ökat i jämförelse med föregående år. Orsakerna till detta förklaras närmare nedan.

Civil luftfart

Den mest kostsamma undersökningen under året, liksom under föregående år, avser olyckan i Falsterbo den 26 oktober 2006 då ett CASA-flygplan från Kustbevakningen tappade ena

vingen med ett haveri vari flera personer omkom som följd. Vingbrottet orsakades av en svårutredd materialutmattning längs ett nitförband i vingen. 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. Omfattande metallurgiska analyser och undersökningar utomlands har fått genomföras. Ett stort antal experter, bl.a. metallurger och hållfasthetsanalytiker har, liksom under tidigare år, engagerats av SHK för att bistå utredningen. De sammanlagda kostnaderna under året uppgår till 1 600 tkr. Rapporten kommer att publiceras under mars 2010.

Inom civilflyget har också den relativt omfattande och komplexa utredningen rörande ett helikopterhaveri på Arlanda flygplats den 9 januari 2009 dragit mera betydande kostnader. Helikoptern, som kom från Hudiksvall, fick stjärtrotorproblem under inflygningen till flygplatsen. Föraren lyckades, trots mycket stora manövreringssvårigheter, sätta ned helikoptern så att han kunde undkomma med endast lindriga skador. Utredningen, som på den tekniska sidan bedrivits med en upphandlad teknisk konsult, har i betydande omfattning rört sig om en djup analys av frågor rörande stjärtrotorfel, uppkomstmekanismer m.m. De sammanlagda kostnaderna under året uppgår till 624 tkr.

Inom civilflyget har också utredningen rörande ett helikopterhaveri den 26 november 2008 vid Östra Kallskön, ca 25 km norr om Åre i Jämtland, dragit relativt betydande kostnader. Helikoptern, tillhörig ett lokalt helikopterföretag, havererade på hemväg från ett rendrivningsuppdrag. Efter haveriet tog det mycket lång tid innan haveriplatsen kunde identifieras och den skadade föraren undsättas. I utredningen har därför en mängd frågor rörande larmningen, räddningsinsatsen och samverkan mellan olika resurser inom räddningsoperationen fått undersökas och bedömas. Eftersom det aktuella helikopterföretaget haft ett flertal haverier inom en relativt begränsad tidrymd har ett betydande arbete också fått läggas på undersökning av hur tillsynen av verksamheten bedrivits och fungerat. De sammanlagda kostnaderna under året uppgår till 338 tkr.

De särskilda utredningskostnaderna har inom området civil luftfart ökat obetydligt (70 tkr) trots att 10 fler utredningar avslutades under året och att en anställd varit helt sjukskriven och fått ersättas med konsultinsatser.

Civil sjöfart

År 2008 bedrevs undersökning i åtta ärenden, tre av dessa avslutades under år 2008.

År 2009 bedrevs undersökning i tio ärenden, fyra av dessa avslutades under år 2009.

Av kostnaderna för år 2009 belöper 596 tkr på en utredning avseende kollision mellan passagerarfärjorna HCS Gotlandia II och M/S Gotland den 23 juli 2009. I utredningen har omfattande konsultinsatser fått sättas in på simuleringar m.m. rörande den aktuella händelsen som underlag för analysen av händelseförloppet. Därutöver har större konsultinsatser genomförts inom området samspelet Människa- Teknik- Organisation som underlag för orsaksanalysen. I utredningen har också genomförts enkäter till passagerarna i de två fartygen för att möjliggöra bedömningar av informationsgivningen och omhändertagandet av passagerarna ombord i de två fartygen efter olyckan.

Vidare belöper, av kostnaderna för år 2009, 282 tkr på en utredning avseende brand i maskinrummet på ro-ro-fartyget Sea Wind den 2 december 2008. Utredningen har krävt extern

konsulthjälp på flera områden. Det gäller framför allt bestämmande av brandorsak, allmän kännedom om fartygets maskiner och särskild teknisk undersökning av vissa motordelar.

De särskilda utredningskostnaderna har under år 2009 stigit med 364 tkr jämfört med år 2008. Anledningen till detta är framförallt att det under år 2009 pågick och avslutades ett större antal utredningar än under år 2008 och att det under år 2009 inleddes en förhållandevis kostnadskrävande utredning (utredningen om kollision mellan de båda Gotlandsfärjorna).

Spårbunden trafik

År 2008 bedrevs undersökning i 19 ärenden, fyra av dessa avslutades under år 2008.

År 2009 bedrevs undersökning i 17 ärenden, elva av dessa avslutades under år 2009.

Av kostnaderna för år 2009 belöper 504 tkr på en utredning avseende en brand i ett tunnelbanetåg den 16 maj 2005 vid Rinkeby tunnelbanestation. Utredningen som avslutades i december 2009, har varit mycket omfattande och krävt ett flertal större konsultinsatser. Den har också, under större delen av år 2009, drivits av en extern utredningschef på konsultbasis.

Vidare belöper, av kostnaderna för år 2009, 764 tkr på en utredning gällande en tågurspårning den 4 juni 2008 på sträckan Rotebro-Upplands Väsby. Undersökningen, som framför allt har kommit att gälla en brusten hjulring, omfattar bl.a. omfattande tekniska materialundersökningar och mätningar och har krävt bistånd från flera experter och laboratorier.

Ytterligare en utredning som har krävt extern experthjälp avser ett tillbud till kollision mellan ett resandetåg och en vagnuttagning den 29 juli 2008 i Torne träsk. Utredningen är komplex och har krävt särskild experthjälp.

De särskilda utredningskostnaderna har under år 2009 stigit med 1 029 tkr. Anledningen till detta är framförallt att det under år 2009 pågick och avslutats fler utredningar än under år 2008 som krävt kvalificerad extern experthjälp. Därtill kommer att en av de två järnvägsutredarna under större delen av året varit avdelningschef för en av avdelningarna vilket beräknas ta ca 50 % av hans arbetstid vilket också ökar behovet av extern konsult hjälp.

Militär verksamhet

Utredningen av en buklandning den 6 augusti 2009 med en JAS 39 från F17 på flottiljens flygfält i Ronneby är den mest omfattande pågående utredningen inom det militära området. I utredningen har det varit nödvändigt att grundligt undersöka flygplanets olika system för varningar till föraren. En mängd frågor rörande samspelet Människa-Teknik-Organisation (MTO) har därvid också aktualiserats. De sammanlagda kostnaderna under året uppgår till 472 tkr.

Annan verksamhet

En utredning i vilken omfattande utredningsarbete bedrivits under året rör en brand på Kuddbygränd i Rinkeby den 25 juli 2009, i vilken en kvinna och sex barn omkom. Utredningen har stor omfattning och komplexitet och innehåller frågor på många olika specialområden såsom brandorsaker och brandförlopp, rökspridning i fastigheten liksom rökens toxicitet, utrymningsfrågor, medicinska frågor samt räddningstjänstens och polisens insatser. Vid intervjuer med boende i den aktuella trappuppgången har det varit nödvändigt att använda

ett betydande antal tolkar då de boende talar ett tiotal olika språk. Utredningskostnaderna under året har uppgått till 444 tkr.

Bidragsintäkter och förvaltningskostnader

Enligt SHK:s regleringsbrev får förvaltningskostnaderna uppgå till högst 25 150 tkr. Årets utfall är 23 841 tkr. Betalningsansvaret för förvaltningskostnaderna fördelas mellan de betalningsansvariga myndigheterna enligt en förutbestämd fördelning:

Transportstyrelsen	18 450 tkr
varav luftfart	11 070 tkr
varav sjöfart	2 460 tkr
varav järnväg	4 920 tkr
Försvarmakten	2 680 tkr
MSB	4 020 tkr

Intäkterna bokförs som intäkter av bidrag i SHK:s redovisning.

Tabell 3. Bidragsintäkter avseende SHK:s förvaltningsram (tkr)

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spårbunden	Militära	Andra	Totalt
2007	9 378	2 087	4 165	2 084	3 126	20 840
2008	9 657	2 224	4 214	2 146	3 219	21 460
2009	10 374	2 306	4 611	2 508	3 762	23 561

Tabell 4. Förvaltningskostnader (tkr)

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spårbunden	Militära	Andra	Totalt
2007	7 935	2 714	3 132	1 462	5 638	20 881
2008	6 214	3 995	3 551	2 885	5 549	22 194
2009	8 106	5 483	3 576	2 861	3 815	23 841

Skillnaderna mellan totala intäkter och kostnader beror på årets periodiseringar, SHK ska enligt regleringsbrevet fakturera utgifter, det gör att upplupna kostnader inte faktureras.

Skillnaden mellan intäkter och kostnader för de fem utredningsområdena förklaras av att betalningsansvaret för SHK:s förvaltningsutgifter fördelas mellan de betalningsansvariga myndigheterna enligt en förutbestämd fördelning som anges i regleringsbrevet. Kostnaderna har, för att ge en mer rättvisande bild, fördelats mellan de olika utredningsområdena enligt en fördelningsmodell som bygger på andelen direkta lönekostnader per utredningsområde.

Ökningen av förvaltningskostnaderna beror i huvudsak på ökade lönekostnader och andra kostnader som uppstått till följd av de nyanställningar som gjorts under året.

Att förvaltningskostnaderna inte ökat som budgeterat beror i huvudsak på att planerade rekryteringar inte kunnat ske förrän långt in på året på grund av att beslut om vilka medel myndigheten beviljats för 2009 fattades mycket sent 2008. Därtill kommer att en haveriutredare varit heltidssjukskriven under större delen av 2009.

*Totala intäkter och kostnader per utredningsområde***Tabell 5. Totala intäkter (tkr)**

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spårbunden	Militära	Andra	Totalt
2007	13 072	3 431	5 540	7 110	6 237	35 390
2008	14 001	3 168	5 551	5 984	4 579	33 283
2009	14 839	3 610	6 863	3 184	4 307	32 803

Tabell 6. Totala kostnader (tkr)

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spårbunden	Militära	Andra	Totalt
2007	11 884	4 062	4 580	6 524	8 731	35 781
2008	10 499	4 935	4 861	6 687	6 909	33 891
2009	11 746	6 310	6 869	3 141	5 075	33 141

Skillnaderna mellan totala intäkter och kostnader beror på årets periodiseringar, SHK ska enligt regleringsbrevet fakturera utgifter, det gör att upplupna kostnader inte faktureras.

3 FINANSIELL REDOVISNING

3.1 RESULTATRÄKNING

RESULTATRÄKNING

(tkr)	Not	2009	2008
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	1	9 243	11 829
Intäkter av bidrag	2	23 976	21 441
Summa		33 219	33 270
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	3	-18 551	-19 089
Kostnader för lokaler		-1 449	-1 348
Övriga driftkostnader	4	-12 900	-13 028
Finansiella kostnader	5	-34	-171
Avskrivningar och nedskrivningar		-207	-255
Summa		-33 140	-33 891
Verksamhetsutfall		79	-620
Årets kapitalförändring	6	79	-620

3.2 BALANSRÄKNING

BALANSRÄKNING

(tkr)	Not	2009-12-31	2008-12-31
TILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar		0	12
Summa		0	12
Materiella anläggningstillgångar			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	7	117	175
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	8	178	299
Summa		294	474
Fordringar			
Kundfordringar		4	28
Fordringar hos andra myndigheter	9	7 191	6 284
Summa		7 195	6 312
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader		482	382
Övriga upplupna intäkter	10	683	0
Summa		1 165	382
SUMMA TILLGÅNGAR		8 655	7 180
KAPITAL OCH SKULDER			
Myndighetskapital			
Statskapital	11	30	30
Balanserad kapitalförändring	12	-2 454	-1 833
Kapitalförändring enligt resultaträkningen		79	-620
Summa		-2 345	-2 424
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	13	229	342
Summa		229	342
Skulder m.m.			
Lån i Riksgäldskontoret	14	264	456
Räntekontokredit i Riksgäldskontoret	15	4 772	3 426
Skulder till andra myndigheter		878	748
Leverantörsskulder		1 932	1 732
Övriga skulder		378	398
Summa		8 224	6 760
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	16	2 063	2 112
Övriga förutbetalda intäkter		482	391
Summa		2 546	2 503
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		8 655	7 180

3.3 TILLÄGGSUPPLYSNINGAR OCH NOTER

Alla belopp redovisas i tusentals kronor (tkr) om inget annat anges. Till följd av detta kan summeringsdifferenser 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 samt ESV:s föreskrifter och allmänna råd till denna.

Efter brytdagen har fakturor överstigande 10 tkr bokförts som periodavgränsningsposter.

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 25 150 tkr. Årets utfall är 23 841 tkr. Betalningsansvaret för förvaltningsutgifterna fördelas mellan de betalningsansvariga myndigheterna enligt en förutbestämd fördelning, se tabellen nedan. Intäkterna bokförs som intäkt av bidrag i SHK:s redovisning.

Transportstyrelsen	18 450 tkr
varav Luftfart	11 070 tkr
varav Sjöfart	2 460 tkr
varav Järnväg	4 920 tkr
Försvarmakten	2 680 tkr
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	4 020 tkr

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.

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. Beloppsgränsen för förbättringsutgifter på annans fastighet är 50 tkr. Avskrivningstiden för förbättringsutgifter på annans fastighet uppgår till högst den återstående giltighetstiden på hyreskontraktet, dock lägst tre år. Avskrivning sker enligt linjär avskrivningsmetod. Avskrivning under anskaffningsåret sker från den månad tillgången tas i bruk.

Tillämpade avskrivningstider

3 år	Dataprogram, licenser, rättigheter Datorer och kringutrustning
5 år	Övriga kontorsmaskiner Inredningsinventarier
6 år	Förbättringsutgifter på annans fastighet

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 (tkr)
Generaldirektör Åsa Kastman Heuman	969

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	2009	2008
Totalt	5,7	4,0
Andel 60 dagar eller mer	65,1	57,4
Kvinnor	3,8	6,8
Män	7,2	-
Anställda - 29 år	-	-
Anställda 30 år - 49 år	-	4,0
Anställda 50 år -	8,7	4,1

Sjukfrånvaro för anställda -29 år samt anställda 30-49 år lämnas inte eftersom antalet anställda i gruppen understiger tio. Föregående år redovisades inte sjukfrånvaro för grupperna män resp. anställda -29 år då de grupperna understeg 10.

Den ökade sjukfrånvaron förklaras av att en medarbetare varit långtidssjukskriven under större delen av 2009.

Noter

(tkr)

Resultaträkning

		2009	2008
Not 1	Intäkter av avgifter och andra ersättningar		
	Övriga intäkter av avgifter och andra ersättningar	9 242	11 823
	Övriga intäkter	1	6
	Summa	9 243	11 829
	Intäkter enligt 4 § avgiftsförordningen saknas. Minskningen av intäkterna beror på att utgifterna avseende särskilda utredningar som faktureras de betalningsansvariga myndigheterna har minskat.		
Not 2	Intäkter av bidrag		
	Intäkter av bidrag	23 976	21 441
	Summa	23 976	21 441
	Ökningen av intäkterna beror på att utgifterna avseende förvaltningen som faktureras de betalningsansvariga myndigheterna har ökat.		
Not 3	Kostnader för personal		
	Lönekostnader (exkl arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	11 123	11 891
	Övriga kostnader för personal	7 428	7 198
	Summa	18 551	19 089
Not 4	Övriga driftkostnader		
	Inomstatliga konsultuppdrag	404	942
	Utomstatliga konsultuppdrag	7 389	7 704
	Övriga driftkostnader	5 106	4 382
	Summa	12 900	13 028
Not 5	Finansiella kostnader		
	Räntekostnader avseende räntekonto i Riksgäldskontoret	25	147
	Räntekostnader avseende lån i Riksgäldskontoret	3	23
	Övriga finansiella kostnader	6	1
	Summa	34	171
Not 6	Årets kapitalförändring		
	Periodiseringsdifferenser	79	-620
	Summa	79	-620

Balansräkning

		2009-12-31	2008-12-31
Not	7 Förbättringsutgifter på annans fastighet		
	Ingående anskaffningsvärde	351	351
	Summa anskaffningsvärde	351	351
	Ingående ackumulerade avskrivningar	-176	-117
	Årets avskrivningar	-58	-58
	Summa ackumulerade avskrivningar	-234	-176
	Utgående bokfört värde	117	175
Not	8 Maskiner, inventarier, installationer m.m.		
	Ingående anskaffningsvärde	1 321	1 426
	Årets anskaffningar	15	38
	Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	-117	-143
	Summa anskaffningsvärde	1 219	1 321
	Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 022	-982
	Årets avskrivningar	-136	-182
	Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	117	143
	Summa ackumulerade avskrivningar	-1 041	-1 022
	Utgående bokfört värde	178	299
Not	9 Fordringar hos andra myndigheter		
	Fordran ingående mervärdesskatt	596	465
	Kundfordringar hos andra myndigheter	13	29
	Fordringar betalningsansvariga myndigheter	6 582	5 790
	Summa	7 191	6 284
Not	10 Övriga upplupna intäkter		
	Övriga upplupna intäkter	683	0
	Utgående balans	683	0
	Posten består av ej fakturerade utgifter avseende 2009. 2008 bokades motsvarande utgifter upp som leveran- törsskulder och fakturerades.		
Not	11 Statskapital		
	Konst anskaffad tidigare år	30	30
	Utgående balans	30	30

	2009-12-31	2008-12-31
Not 12 Balanserad kapitalförändring		
Periodiseringsdifferenser:		
<i>varav semesterlöneskuld och upplupna löner</i>	-1 609	-1 241
<i>varav avsättningar för delpension</i>	-342	-
<i>varav övriga upplupna kostnader</i>	-503	-592
Summa	-2 454	-1 833
<p>Enligt regleringsbrevet ska SHK:s utgifter månadsvis faktureras de betalningsansvariga myndigheterna. Den balanserade kapitalförändringen består därför av skillnaden mellan uppbokade kostnader och fakturerade utgifter. Uttagen semester 2009, betalda upplupna löner, utbetalning av delpension samt övriga upplupna kostnader har fakturerats de betalningsansvariga myndigheterna 2009.</p>		
Not 13 Avsättning för pensioner och liknande förpliktelser		
Ingående avsättning	342	0
Årets pensionskostnad	0	406
Årets pensionsutbetalningar	-112	-65
Utgående avsättning	229	342
Not 14 Lån i Riksgäldskontoret		
Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.		
Ingående balans	456	528
Under året nyupptagna lån	15	184
Årets amorteringar	-207	-255
Utgående balans	264	456
Beviljad låneram enligt regleringsbrev	1 200	1 200
Not 15 Räntekontokredit hos Riksgälden		
Beviljad räntekontokredit hos Riksgälden enligt regleringsbrev		
	10 000	10 000
Summa skuld på räntekontot	4 772	3 426
Summa utgående skuld på räntekonto	4 772	3 426
Not 16 Upplupna kostnader		
Upplupna semesterlöner och löner inklusive sociala avgifter		
	1 432	1 609
Övriga upplupna kostnader	632	503
Summa	2 063	2 112

SAMMANSTÄLLNING ÖVER VÄSENTLIGA UPPGIFTER

(tkr)	2009	2008	2007	2006	2005
Låneram Riksgäldskontoret					
Beviljad	1 200	1 200	1 000	1 000	1 000
Utnyttjad	264	456	528	756	643
Kontokrediter Riksgäldskontoret					
Beviljad	10 000	10 000	10 000	5 000	4 000
Maximalt utnyttjad	5 745	6 681	5 561	4 865	3 459
Räntekonto Riksgäldskontoret					
Ränteintäkter	0	0	0	0	0
Räntekostnader	25	147	121	62	34
Avgiftsintäkter					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Beräknat belopp enligt regleringsbrev	0	0	0	0	0
Avgiftsintäkter	9 243	11 829	14 571	7 682	7 115
Anslagskredit (Ej tillämpligt)					
Anslag (Ej tillämpligt)					
Bemyndiganden (Ej tillämpligt)					
Personal					
Antalet årsarbetskrafter (st)	17	17	16	17	12
Medelantalet anställda (st)	19	19	19	18	12
Driftkostnad per årsarbetskraft*	1 384	1 281	1 280	1 150	1 120
Kapitalförändring**					
Årets	79	-620	-316	-666	-202
Balanserad	-2 454	-1 833	-1 517	-851	-649

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

	år 2009	år 2008	år 2007	år 2006	år 2005
Förvaltningskostnader per åa	1 384	1 281	1 280	1 150	1 120
Särskilda utredningskostnader per åa	551	688	931	449	589
Totala driftkostnader enligt resultaträkningen per åa	1 935	1 969	2 211	1 599	1 709

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

Stockholm 2010-02-19

Åsa Kastman Heuman
Generaldirektör