

Trafikverket

Bedömning av rekommendationssvar från Trafikverket

Statens haverikommission (SHK) publicerade den 18 mars 2026 en slutrapport (SHK 2026:03) avseende en personpåkörning på Malmö godsbangård den 24 april 2025. Med anledning av utredningsresultaten lämnades två säkerhetsrekommendationer till Trafikverket (R2 och R3).

Den första säkerhetsrekommendationen (R2) avsåg åtgärder för att stärka säkerheten vid arbete i spår och säkerställa att riskerna med arbete i spår systematiskt följs upp inom övervakningsprocessen. Rekommendationen inkluderade fem områden; skydds- och säkerhetsplanering, lokalkännedom, undersökning av omfattningen av arbeten som utförs i spår utan, eller med bristfällig, riskbedömning, stärka rutiner för arbetsplatskontroller och stärka rapporteringskulturen vid tillbud till personpåkörning vid arbete i spår.

Trafikverket besvarade rekommendationen den 17 juni 2026 och kompletterade svaret den 21 september 2026. Trafikverket har uppgett att myndigheten har inlett ett omfattande arbete i syfte att stärka säkerheten vid arbete i spår. Vidare har Trafikverket uppgett att svaret är av generell karaktär och att mer preciserade åtgärder kommer att arbetas fram. I viss mån beskrivs även konkreta åtgärder.

Trafikverket har bland annat uppgett att det pågår ett arbete med att ta fram utbildningsmaterial som ska bidra till en tydligare och mer enhetlig utbildning i SoS-planering. Arbetet syftar till att höja statusen för SoS-planeringen och tydliggöra betydelsen av korrekt planering, relevant riskbedömning och tillräcklig lokalkännedom. Trafikverket beskriver även åtgärder avseende arbetsplatskontroller.

Ett av delområdena i SHK:s rekommendationen gällde undersökning av omfattningen av arbeten som utförs i spår utan, eller med bristfällig, riskbedömning. Trafikverket har uppgett att myndigheten har övervägt att samla in och manuellt granska skydds- och säkerhetsplaner eller uppgifter från byggarbetsmiljösamordnare för utförandet (BAS-U). Men enligt Trafikverket är denna dokumentation ofta ofullständig, svår att lokalisera eller inte bevarad på ett sätt som möjliggör en tillförlitlig sammanställning. Trafikverket har därför bedömt därför att en sådan insamling skulle vara mycket resurskrävande och ändå ge ett osäkert resultat.

Trafikverket har identifierat relevanta brister men i svaret saknas konkreta åtgärder för hur bristerna ska hanteras.

När det gäller åtgärder för att stärka rapporteringskulturen har Trafikverket bland annat uppgett att myndigheten förtydligat förväntningarna på rapportering av tillbud och avvikelser i dialog med Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer. Vidare har Trafikverket uppgett att den förstärkta el- och trafiksäkerhetsfunktionen tillsattes i basunderhållskontrakten i syfte att stärka det lokala säkerhetsarbetet såsom att brister och händelser identifieras och rapporteras. Av svaret framgår dock inte vilka konkreta åtgärder Trafikverket vidtagit eller planerar vidta för att stärka rapporteringskulturen vid arbete i spår.

Trafikverket har beskrivit ett arbete som syftar till att hantera de frågor som avsågs i SHK:s rekommendation. Eftersom svaret i delar saknar en redovisning av konkreta åtgärder angående hur bristerna ska hanteras bedömer SHK dock säkerhetsrekommendation R2 som endast delvis omhändertagen (Avslutad – delvis tillfredställande svar).

Den andra säkerhetsrekommendationen som lämnades till Trafikverket (R3) avsåg översyn av rutiner för blåljusmyndigheters tillträde till bangården. Trafikverket har besvarat rekommendationen och uppgett att myndigheten har initierat och genomfört åtgärder för att stärka förutsättningarna för blåljusmyndigheters tillträde till bangården vid olyckor och andra insatser. Åtgärderna omfattar bland annat kontroll av fysisk infrastruktur, aktörsgemensamma övningar samt översyn av rutiner och informationsdelning. SHK bedömer säkerhetsrekommendation R3 som omhändertagen (Avslutad – tillfredställande svar).

Med vänlig hälsning

Kristina Börjevik Kovaniemi
Utredningsordförande