

Ärendenummer
TRV 2025/56842
Motpartens ärendenummer
J-4/25

Dokumentdatum
2026-06-17

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Mottagare
Statens haverikommission
info@shk.se

Kopia till
Eva-Lotta Högberg, Statens
haverikommission
eva-lotta.hogberg@shk.se

Angående personpåkörning på Malmö godsbangård

Den 24 april 2025 blev ett arbetslag bestående av två banarbetare påkörda av ett resandetåg på Malmö godsbangård. En av banarbetarna omkom och den andre skadades allvarligt. Statens haverikommission har utrett olyckan och i sin utredningsrapport (SHK 2026:03) riktat två säkerhetsrekommendationer (R2 och R3) till Trafikverket. Nedan följer Trafikverkets svar på dessa rekommendationer.

Rekommendation R2

Trafikverket rekommenderas att vidta åtgärder för att stärka säkerheten vid arbete i spår och säkerställa att riskerna med arbete i spår systematiskt följs upp inom övervakningsprocessen genom att

- *se över hur rutinerna för SoS-planering tillämpas*
- *stärka arbetssätten för att säkerställa att SoS-ledaren får relevant lokal kännedom*
- *undersöka omfattningen av arbeten som utförs i spår utan, eller med bristfällig, riskbedömning och vidta åtgärder*
- *se över och stärka rutinerna för arbetsplatskontroller*
- *vidta åtgärder för att stärka rapporteringskulturen vid tillbud till personpåkörning vid arbete i spår*

Inledning

Utvecklingen av tillbud och avvikelser vid arbete i spår och olyckan i Malmö har föranlett Trafikverket att inleda ett omfattande arbete i syfte att stärka säkerheten vid arbete i spår. Arbetet omfattar både översyn av riskreducerande åtgärder inklusive barriärer och en förstärkning av Trafikverkets förmåga att följa upp, analysera och bedöma säkerheten i den operativa verksamheten.

Ärendenummer
TRV 2025/56842
Motpartens ärendenummer
J-4/25

Dokumentdatum
2026-06-17

Vid tidpunkten för detta svar pågår fortfarande flera av de aktiviteter som initierats. Trafikverket har därför valt att redovisa både genomförda och pågående åtgärder samt syftet med respektive utvecklingsområde. Den övergripande målsättningen är att befintliga och nya riskkontrollåtgärder inklusive barriärer är effektiva och att övervakningen vidareutvecklas på ett ändamålsenligt sätt närmare den operativa verksamheten. Arbetet i sin helhet syftar till att brister ska upptäckas tidigare, att erfarenheter från arbetsplatskontroller, tillbud och avvikelser och övrig uppföljning ska analyseras samlat och att åtgärdsbehov ska omsättas i förbättrade arbetssätt i högre takt än hittills.

Flera av de åtgärder som beskrivs i detta svar har fokus på vår underhållsverksamhet. Bakgrunden är att olyckan i Malmö samt merparten av de tillbud och avvikelser som rapporteras in uppstår i samband med underhållsarbeten i spår. Underhållsverksamheten står dessutom för en betydande del av de arbeten som utförs i spår och utgör därför en naturlig utgångspunkt. Trafikverket bedömer samtidigt att flera av de utvecklingsbehov som identifierats är gemensamma för uppdrag som inbegriper arbete i spår, varför erfarenheter och resultat kommer att omfatta även reinvesterings- och investeringsverksamheten.

Det arbete som nu pågår och resultatet av det kräver förankring i branschen för att ge hållbar effekt. Trafikverket har redan en dialog med FSJ men vill understryka vikten av denna samverkan. Mot den bakgrunden är svaret delvis av generell karaktär och mer preciserade åtgärder kommer att arbetas fram successivt utifrån pågående analys, fortsatt dialog med FSJ och de behov som identifieras gemensamt.

Trafikverket delar i stort uppfattningen att mer långsiktiga åtgärder behövs inom området samt att riskerna i samband med arbeten i spår bör följas upp mer systematiskt och ingående inom ramen för övervakningsprocessen.

Angående genomförda och pågående åtgärder

I direkt anslutning till olyckan beslutades ett antal omedelbara åtgärder. Dessa har därefter följts upp, utvärderats och i vissa fall justerats utifrån vunna erfarenheter.

En av åtgärderna var den förstärkta el- och trafiksäkerhetsfunktionen i basunderhållskontrakten. Syftet var att stärka säkerhetsarbetet i respektive basunderhållsprojekts verksamhet. Funktionens huvudsakliga uppgift är att

Ärendenummer
TRV 2025/56842
Motpartens ärendenummer
J-4/25

Dokumentdatum
2026-06-17

identifiera säkerhetsbrister, ta fram handlingsplaner, följa upp åtgärder och på sikt bidra till övervakningsprocessen.

Den förstärkta funktionen har tagit viss tid att få på plats i samtliga kontrakt då det är en ny kompetens som behövt rekryteras in i entreprenörens verksamhet. En första utvärdering tillsammans med basunderhållsprojekten har visat att fler åtgärder behövs för att få avsedd effekt av denna funktion varför implementeringsarbete delvis pågår fortfarande. För närvarande utarbetas till exempel en förtydligad rollbeskrivning med tillhörande arbetssätt.

Trafikverket bedömer fortsatt att åtgärden är adekvat i syfte att stärka säkerhetsarbetet nära det lokala projektets ledning och kontinuerligt verka för förbättringsarbete inom ett antal definierade områden. Områdena avser bland annat systematisk riskhantering, att SoS-planer är ändamålsenliga och korrekta, att lokal kännedom delges, att tillbud och avvikelser rapporteras, hanteras och följs upp och att handlingsplaner utarbetas vid APK- eller systematiska brister. Införandet av den nya funktionen kommer att utvärderas på nytt i december 2026 och därefter årligen.

Trafikverket har vidare förstärkt arbetet med analys och utredning av händelser relaterade till toppriskerna vid arbete i spår då detta bedömts vara ett prioriterat riskområde. Fler resurser arbetar med området på övergripande nivå och det görs löpande fördjupade analyser av bakomliggande orsaker. Syftet är att systematiskt följa upp inträffade händelser, värdera möjlig orsak och se till att åtgärd vidtas av entreprenör om behov finns. En viktig del i uppföljningen är att säkerställa att berört projekt har vidtagit nödvändiga omedelbara åtgärder. Sådana åtgärder kan exempelvis omfatta att tillfälligt ta personal ur säkerhetstjänst eller att upprätta handlingsplaner för att hantera identifierade brister.

Utöver detta har en grundorsaksanalys tagits fram som färdigställs för närvarande. Syftet har varit att öka förståelsen för de bakomliggande faktorer som bidrar till att olyckor och tillbud vid arbete i spår uppstår. Grundorsaksanalysen omfattar därför både en studie av inträffade händelser de senaste 15 månaderna och en genomgång av tidigare utredningar.

Analysen visar preliminärt att risker och utvecklingsbehov i stort är kända sedan tidigare, men också att tidigare genomförda åtgärder i huvudsak varit inriktade på regelutveckling och enskilda förbättringsinsatser. Trafikverket bedömer att åtgärder framgent behöver utformas utifrån identifierade

Ärendenummer
TRV 2025/56842
Motpartens ärendenummer
J-4/25

Dokumentdatum
2026-06-17

grundorsaker snarare än enskilda händelser samt grundas på brett inhämtade fakta som ett resultat av ett systematiskt förbättringsarbete.

Därutöver pågår ett arbete med att ta fram utbildningsmaterial som ska bidra till en tydligare och mer enhetlig utbildning gällande SoS-planering. Arbetet syftar till att höja statusen på SoS-planeringen och tydliggöra betydelsen av korrekt planering, relevant riskbedömning och tillräcklig lokal kännedom. Materialet kommer att kanaliseras genom ordinarie repetitionsutbildningar för utbildare under senhösten/slutet av året.

Det pågår även ett arbete med att upprätta ett maskinregister och ett kompetensregister för de tillträdes- och trafiksäkerhetsbehörigheter som är verksamma på Trafikverkets infrastruktur. Syftet är att stärka Trafikverkets förutsättningar att kontrollera att resurser har rätt kompetens och att rätt maskinella resurser används vid arbeten i spår. Registren ger ökad transparens mellan Trafikverket, entreprenörer och utbildare samt förbättrar möjligheten att följa upp entreprenörers kompetens och maskinella resurser i den operativa verksamheten. Trafikverket uppfattar att det även är branschens önskemål att personal som inte har den riskmedvetenhet eller regelkompetens som krävs inte heller ska tillåtas utföra arbete i anläggningen.

I sammanhanget kan nämnas att Trafikverket just nu ser över processen för kompetensstyrning i syfte att åstadkomma bättre överblick och samordning gällande kravställning, systematik, utvärdering mm. Mot bakgrund av att grundorsaksanalysen preliminärt visar att riskmedvetenheten och kunskapen om gällande regelverk brister i vissa fall finns det skäl att se över både kravställning och kvalitet i de utbildningar som ges för personal ute i anläggningen.

Trafikverket har även inom ramen för årets ledningens genomgång identifierat behov av att vidareutveckla hanteringen, uppföljningen och analysen av olyckor, tillbud och avvikelser. Detta ligger väl i linje med de utvecklingsområden som beskrivs i detta svar.

TMALL 0422 Brev 4.0

Ärendenummer
TRV 2025/56842
Motpartens ärendenummer
J-4/25

Dokumentdatum
2026-06-17

Angående systematisk uppföljning och övervakning av risker relaterade till arbete i spår

En förutsättning för en fungerande övervakningsprocess är bland annat att tillbud och avvikelser rapporteras, fångas upp och analyseras systematiskt. Hanteringen har tidigare i huvudsak skett inom respektive basunderhållsprojekt, vilket begränsat möjligheten till en samlad bild av utvecklingen och uppfångning av eventuella återkommande mönster eller brister. Den förstärkta uppföljningen av händelser kopplade till de identifierade toppriskerna vid arbete i spår sker således numer både lokalt i basunderhållsprojekten (med stöd av den förstärkta funktionen) och på systemnivå.

Sedan lång tid tillbaka genomförs arbetsplatskontroller (APK) vilka utgör Trafikverkets systematiska stickprovskontroll av säkerheten ute i entreprenörens verksamhet. APK utgör en viktig källa till information om hur de säkerhetsbarriärer som omger arbete i spår fungerar i praktiken. Inom ramen för kontrollerna följs bland annat tillämpningen av SoS-planering upp, inklusive om SoS-planen är anpassad till det aktuella arbetet, om identifierade risker har omhändertagits och om planen har kommunicerats till berörd personal. Kontrollerna ger även information om förutsättningarna för SoS-ledarens arbete, däribland frågor om lokalkännedom och tillämpning av säkerhetsrutiner på arbetsplatsen. APK-resultaten är en viktig informationskälla i övervakningen av de säkerhetsbarriärer som SHK särskilt pekar ut i rekommendationen, eftersom de ger Trafikverket möjlighet att följa upp hur SoS-planering, riskbedömningar och andra centrala skyddsåtgärder tillämpas i praktiken.

Resultatet från kontrollerna hanteras löpande i berörda projekt i dialog med entreprenörerna men APK-verksamheten ger samtidigt viktig information på systemnivå om hur barriärerna fungerar i praktiken. Resultaten från genomförda kontroller sammanställs löpande och genererar i sig viktig information om återkommande brister, trender och förbättringsområden. En viktig slutsats i arbetet med att stärka uppföljningen och övervakningen är därför att i större utsträckning analysera resultaten från APK-verksamheten mer systematiskt och ställa samman dessa resultat med övrig relevant information för att knyta ihop förbättringsarbetet.

Vid sidan av detta kommer erfarenheter som fångas upp av den förstärkta funktionen i basunderhållskontrakten att inhämtas två gånger årligen för att möjliggöra en samlad erfarenhetsåterföring. Ett första

TMALL 0422 Brev 4.0

Ärendenummer
TRV 2025/56842
Motpartens ärendenummer
J-4/25

Dokumentdatum
2026-06-17

erfarenhetsåterföringsmöte med samtliga "FET-funktioner" planeras i höst och kommer därefter att hållas kontinuerligt.

Eftersom olyckor och tillbud vid arbete i spår ofta orsakas av flera samverkande faktorer behöver lärdomar från inträffade händelser analyseras tillsammans med resultat från övrig säkerhetsuppföljning, till exempel APK-resultaten. På så sätt kan återkommande brister, trender och bakomliggande orsaker identifieras och återföras till riskhanterings- och förbättringsarbetet.

Trafikverket avser därför att inom övervakningsprocessen löpande sammanställa och minst årligen genomföra en samlad analys av det resultatet från arbetsplatskontroller, den förstärkta funktionen, tillbudsrapportering, olycksutredningar och övrig säkerhetsuppföljning. Detta är nödvändigt för att för att bedöma om de säkerhetsbarriärer som omger arbete i spår fungerar som avsett och är effektiva.

Resultatet av den samlade analysen kommer att utgöra underlag för ledningens genomgång av säkerhetsläget och innehålla förslag på förbättringsåtgärder. Målsättningen är att systematiska förbättringsåtgärder ska omhändertas och omsättas i verksamhetsutveckling på ett mer systematiskt sätt än vad som tidigare varit fallet.

Arbete med att planera de olika stegen för informationsinhämtning och analys har inletts och behöver även takta med exempelvis årliga fortbildningar. Inom ramen för detta arbete avser Trafikverket även att utveckla fler indikatorer eller nyckeltal kopplade till säkerheten vid arbete i spår. Nuvarande indikatorer är i huvudsak reaktiva.

I sammanhanget kan nämnas att det även pågår ett mer övergripande utvecklingsarbete avseende metodiken för övervakning av trafiksäkerhetsrisker inom ramen för säkerhetsstyrningssystemet. Arbetet sker i syfte att dels ge stöd för arbetet inom övervakningsprocessen, dels förbättra förutsättningarna att bedöma måluppfyllelse i förhållande till Trafikverkets trafiksäkerhetsmål. Arbetet omfattar framtagande av strategi, metodik och rutiner för övervakning av trafiksäkerhetsrisker. Detta är bland annat en av åtgärderna för att uppfylla ett av de villkor som meddelades i samband med förnyelsen av Trafikverkets säkerhetstillstånd.

TMALL 0422 Brev 4.0

Ärendenummer
TRV 2025/56842
Motpartens ärendenummer
J-4/25

Dokumentdatum
2026-06-17

Särskilt om arbetsplatskontroller

Trafikverket har med anledning av rekommendationen redan sett över arbetsplatskontrollernas genomförande genom att uppdatera checklistan med en ny fråga om siktsträcka för att säkerställa att detta kontrolleras vid APK i samband med arbeten som utförs under tågvarning. Vidare har arbetssätten uppdaterats för att snabba på återkopplingen till ansvarigt projekt vid konstaterade brister i samband med APK. Syftet har varit att möjliggöra skyndsam hantering av åtgärder när brister identifieras, vilket leder till bättre förutsättningar för lärande mellan projekt och övriga berörda.

Sammanfattning och fortsatt utveckling

Olyckan i Malmö har synliggjort behovet av att både stärka säkerheten vid arbete i spår och utveckla Trafikverkets förmåga att bedöma om de säkerhetsbarriärer som omger arbetet fungerar som avsett. En central del i detta är att vidareutveckla övervakningsprocessen så att erfarenheter från tillbud, avvikelser, resultat från arbetsplatskontroller och övrig säkerhetsuppföljning i högre grad omsätts i analys, lärande och förbättring.

Arbetet har påbörjats och flera åtgärder är genomförda eller under införande. Samtidigt bedömer Trafikverket att utvecklingen är långsiktig och behöver bedrivas uthålligt under kommande år för att säkerställa att säkerheten vid arbete i spår utvecklas på ett systematiskt och varaktigt sätt.

För att säkerställa framdrift i arbetet kommer uppföljning ske löpande inom Trafikverket.

Ärendenummer
TRV 2025/56842
Motpartens ärendenummer
J-4/25

Dokumentdatum
2026-06-17

Rekommendation R3

Trafikverket rekommenderas att i samråd med berörda aktörer se över att de rutiner som finns för blåljusmyndigheters tillträde till bangården fungerar tillfredställande.

Sammanfattning

Trafikverket har initierat och genomfört åtgärder för att stärka förutsättningarna för blåljusmyndigheters tillträde till bangården vid olyckor och andra insatser. Arbetet har fokuserat på att säkerställa att tillträdes- och räddningsvägar är ändamålsenliga och väl kända av berörda aktörer, att tillträdesfunktioner såsom grindar och nyckelskåp fungerar korrekt samt att rutiner och samverkan kontinuerligt följs upp och utvecklas.

Åtgärderna omfattar bland annat kontroll av fysisk infrastruktur, aktörsgemensamma övningar samt översyn av rutiner och informationsdelning.

Kontroll av tillträdesvägar och tekniska funktioner

För att säkerställa tillgänglighet till bangården genomförs regelbundna funktionskontroller av grindar och tillträdespunkter enligt gällande kontrakt med ansvarig entreprenör. Funktionskontroller av grindar genomförs minst en gång per år.

Utöver ordinarie kontroller genomfördes under 2026 en riktad extra kontroll av grindar och tillträdespunkter med fokus på sabotage, skadegörelse och funktionalitet. Syftet var att verifiera att tillträdesmöjligheterna fungerar tillfredsställande vid behov av räddningsinsats. Identifierade brister har hanterats inom ordinarie avvikelse- och åtgärdsprocess.

Nyckelskåp och övriga tekniska tillträdesfunktioner har även setts över för att säkerställa att dessa är i drift och tillgängliga för behöriga aktörer.

I samverkan med blåljusmyndigheterna har det identifierats en otydlighet kring ansvarsfördelningen för återställning av tillträdesgrindar efter nödöppning. Detta bedöms behöva tydliggöras i relevanta rutiner.

Trafikverket har därför initierat en utredning avseende de automatiska öppningsfunktionerna för grindarna på bangården. Syftet är att säkerställa tydliga rutiner och ansvarsfördelning för såväl öppning som stängning av

Ärendenummer
TRV 2025/56842
Motpartens ärendenummer
J-4/25

Dokumentdatum
2026-06-17

grindarna vid insats. Utredningen samt tillhörande åtgärder för förbättrade rutiner beräknas vara färdigställda före årsskiftet.

Aktörsgemensamma övningar och samverkan

Under olycksutredningen identifierades behov av att tydliggöra vilka räddningsvägar som är lämpliga att använda vid olika typer av insatser. Det konstaterades att vissa utmärkta vägar i praktiken främst lämpar sig för evakuering till fots och inte för framkomlighet med räddningsfordon, trots att nuvarande märkning inte tydligt särskiljer dessa funktioner.

För att stärka den gemensamma förmågan genomförs årliga aktörsgemensamma skrivbordsövningar vid Malmö godsbangård tillsammans med blåljusmyndigheter, tågledare och driftledare. Övningarna syftar till att skapa en gemensam lägesförståelse, pröva befintliga rutiner samt identifiera utvecklingsbehov avseende tillträde, framkomlighet och samverkan vid insatser.

Inför kommande övningar har behov identifierats av att även inkludera SOS Alarm och Region Skåne för att säkerställa en mer samordnad hantering vid insatser.

Översyn av rutiner och informationshantering

Trafikverket genomför för närvarande en översyn av rutiner för blåljusmyndigheters tillträde till bangårdar, med särskilt fokus på information om räddningsvägar, tillträdespunkter samt ansvarsfördelning mellan berörda aktörer.

Arbetet omfattar även att säkerställa att relevant information om lämpliga insatsvägar är känd för lokal blåljuspersonal och tillgänglig för Trafikcentralens operativa funktioner. Vid behov uppdateras underlag, kontaktvägar och rutiner i samverkan med berörda externa aktörer.

Samlad bedömning

De genomförda och pågående åtgärderna bedöms sammantaget stärka förutsättningarna för ett säkert och effektivt tillträde till bangården för blåljusmyndigheter. Trafikverket avser att fortsatt följa upp effekterna av vidtagna åtgärder och vid behov genomföra ytterligare förbättringsinsatser i samverkan med berörda aktörer.

Ärendenummer
TRV 2025/56842
Motpartens ärendenummer
J-4/25

Dokumentdatum
2026-06-17

Beslut i ärendet

De åtgärder som redovisas i detta svar är beslutade i samråd mellan Underhållsdirektören som har systemansvaret inom järnväg och Planeringsdirektören som är trafiksäkerhetsansvarig inom järnväg.

Med vänlig hälsning

Malin Holen
Underhållsdirektör

Ulrika Geeraedts
Planeringsdirektör

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2025/56842, Motpartens ärendenummer J-4/25, Dokumentdatum 2026-06-17, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

TMALL 0422 Brev 4.0

Trafikverket
781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Peter Ahlmark
Verksamhetsstöd
Direkt: 010-123 05 62
Mobil: 076-695 65 85
peter.ahlmark@trafikverket.se