

Säkerhetsrapport järnväg

Transportstyrelsens årsrapport för 2025

TSG
2026-5639

© Transportstyrelsen

Väg och järnväg
Spårtrafik

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning	TSG 2026-5639
Författare	Gisela Liss, Katarina Bjurman, Lena Ecström- Ärlig, Caroline Andersérs, Benke Heed, Alma Melaranta, Björn Busk, Mikael Strömsöe, Peter Rundström och Jerker Stubbans
Granskare	Anders Lidell och Jerker Stubbans
Språkvårdare	Matilda Ängered Ekman och Sofia Boda
Månad År	september 2026

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Säkerhetsrapporten redogör för nivån på och utvecklingen av den svenska järnvägssäkerheten under 2025. Rapporten beskriver utfallet av olyckor och tillbud i främst den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem samt de säkerhetsaktiviteter som har genomförts av privata och offentliga aktörer inom området.

Underlaget bygger på löpande rapportering av olyckor och tillbud till Transportstyrelsen samt de årliga säkerhetsrapporter som lämnas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Där det är relevant kompletteras detta med verksamhetsutövarnas egna lärdomar och andra tillgängliga fakta.

Rapporten lämnas till regeringen och till Europeiska unionens järnvägsbyrå i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798.

Antalet omkomna har minskat jämfört med föregående år. Säkerhetsnivån i det svenska järnvägssystemet är fortsatt hög.

En särskild iakttagelse under året är att en dödsolycka har inträffat i samband med arbete i spår. Detta, tillsammans med återkommande risker kopplade till obehörig vistelse i spår och plankorsningar, visar att vissa riskområden fortsatt har stor betydelse för den samlade säkerhetsutvecklingen.

För att ytterligare stärka säkerheten krävs ett fortsatt och samlat arbete från samtliga aktörer inom järnvägssektorn. Transportstyrelsen tar tillvara de iakttagelser som framkommer i rapporten och integrerar dessa i myndighetens verksamhetsplanering för kommande år.

Norrköping i september 2026



Joel Smith
Generaldirektör

Sammanfattning

Säkerheten i den svenska delen av EU:s järnvägssystem är fortsatt hög. Enligt Transportstyrelsens preliminära beräkning för 2025 uppfyller Sverige alla utom ett av de säkerhetsmål som Europeiska kommissionen har fastställt.

Uppföljningen av målen sker genom ett skadeindex som beräknas för följande riskgrupper: samhälle, obehöriga, plankorsningstrafikanter, passagerare, järnvägsanställda och entreprenörer samt övriga.

Utöver uppföljningen genom skadeindex och officiell nationell statistik används kompletterande indikatorer för att ge en mer heltäckande bild av säkerhetsutvecklingen. Transportstyrelsen gör därför en samlad bedömning av utvecklingen baserad på säkerhetsindikatorer, rapporterade säkerhetsinsatser, tillsynsresultat och tillgängliga nationella utredningar.

Figur 1 redovisar resultatet av den samlade bedömningen.

Figur 1. Resultat av säkerhetsmål, måluppfyllelse, kompletterande indikatorer och bedömning av säkerhetsutvecklingen för respektive riskgrupp.

Riskgrupp	Säkerhetsmål	Måluppfyllelse (utfall/skade- index 2025)	Kompletterande indikatorer	Bedömning av säkerhetsutveckling
Samhälle	Skadeindex (= Antal omkomna i olyckor + $[0,1 * \text{Antal allvarligt skadade i olyckor}]$) ska vara lägre än 27,9 för hela järnvägssystemet.	Ja (12,9)		Det finns en indikation på förbättring i förhållande till trafikmängd över längre period (10–20 år) och även en förbättring jämfört med 2023 och 2024.
Obehöriga	Skadeindex för obehöriga personer som vistas i järnvägsområde ska vara lägre än 15,6.	Ja (4,5)	Tillbud och olyckor med obehöriga i spår (Transportstyrelsen) Självmod och självmordsförsök (Transportstyrelsen) Förseningstimmar på grund av obehöriga i spår (Trafikverket)	Antalet tillbud fortsätter att öka. Antalet självmord inom järnvägen minskade och ligger nu i nivå med genomsnittet de senaste tio åren. Antalet förseningstimmar till följd av obehöriga i spår minskade jämfört med 2024.

Riskgrupp	Säkerhetsmål	Måluppfyllelse (utfall/skade- index 2025)	Kompletterande indikatorer	Bedömning av säkerhetsutveckling
Plankorsnings- trafikanter	Skadeindex för plankorsnings- trafikanter ska vara lägre än 10,6.	Ja (7,2)	Tillbud och olyckor vid plankorsningar Plankorsningar efter skyddssystem (CSI)	Det förekom fler tillbud, fortsatt många dödsfall och allvarligt skadade. Antalet plankorsningar i Trafikverkets anläggning har tidigare minskat stadigt över tid. För 2025 rapporteras dock en mindre ökning.
Passagerare	Skadeindex för tågpassagerare ska vara lägre än 0,5.	Ja (0,1)	Tågurspårningar (Transportstyrelsen) Tågakollisioner (Transportstyrelsen) Obehöriga stoppsignalpassager (CSI) Spårgeometrifel och rälsbrott (CSI) Bränder och utsläpp (Transportstyrelsen)	Inga passagerare har omkommit sedan 2010. Endast en passagerare skadades allvarligt under 2025. Det skedde inga allvarliga tågakollisioner. En tågurspårning med resandetåg inträffade. Antalet obehöriga stoppsignalpassager ökade. Antalet spårgeometrifel minskade. Det inträffade få allvarliga bränder och utsläpp.
Anställda och entreprenörer	Skadeindex anställda ska vara lägre än 0,5.	Nej (1,1)	Personpåkörningar och tillbud vid arbete i spår (Transportstyrelsen) Olyckor och tillbud vid växling-, spärr-, eller tågfärd (Transportstyrelsen) Arbetsplatsolyckor som har resulterat i sjukskrivning (Arbetsmiljöverket)	Under 2025 omkom 1 person och 1 skadades allvarligt. Den senaste femårsperioden visar allmänt en högre risk för anställda än referensperioden 2004–2009. Tidigare har främst växlingspersonal drabbats av dödsolyckor, men nu är det vanligare hos spårarbetare.
Övriga	Skadeindex för övriga personer ska vara lägre än 2,3.	Ja (0,5)		Transportstyrelsen gör ingen bedömning för denna grupp.

Sverige levde år 2025 inte upp till det säkerhetsmål som kommissionen ställt på Sveriges järnväg för anställda. Under året avled 1 anställd och 1 skadades allvarligt. Det finns risker för anställdas säkerhet. Det är därför viktigt att branschen och de berörda myndigheterna fortsätter att främja anställdas säkerhet. Det är särskilt viktigt att vidta åtgärder för att förbättra säkerheten för anställda vid arbete i spår.

Under 2026 antogs en ny nationell plan för svensk transportinfrastruktur. Ökade anslag för underhåll innebär att fler arbeten planeras och utförs för att ta igen eftersatt underhåll. När fler arbeten ska utföras ökar också riskerna för dem som arbetar längs spåren.

Det inträffade färre allvarliga olyckor jämfört med 2024. Det ligger i nivå med genomsnittet för den senaste femårsperioden. År 2024 avled 19 personer i olyckor och 14 skadades allvarligt jämfört med 2025, då 12 avled och 9 skadades allvarligt. Även antalet självmord minskade från 88 självmord 2024 till 74 självmord 2025. Det ligger i nivå med genomsnittet för den senaste tioårsperioden.

Sverige har ett nationellt mål om en halvering av omkomna i spårtrafiken (inklusive självmordshändelser) från 2020 till 2030. Antalet omkomna i spårtrafiken 2025 ligger **inte** i linje med den nödvändiga utvecklingen för att nå det nationella målet. I en jämförelse med flera andra europeiska länder ligger Sverige ändå på en fortsatt hög säkerhetsnivå.

Den vanligaste dödsorsaken på järnvägen är fortfarande självmord. Under 2025 utgjorde 86 procent av alla som omkom på järnvägen ut av självmord. Det kan behövas fler studier på varför andelen självmord på järnvägen är så pass stor och mer forskning kan behövas om varför så många just väljer järnvägen.

Antalet omkomna vid plankorsningar var i nivå med året innan. De flesta allvarliga olyckorna inträffade vid passiva plankorsningar. Det är därför viktigt att förbättra skyddet i plankorsningarna eller att bygga bort dem helt. Det är dock svårt att lösa problemet att vägtrafikanter och gående ignorerar de säkerhetsbarriärer som finns för att skydda dem, exempelvis bommar, skyltar och ljud- och ljussignaler.

Inga passagerare har omkommit i järnvägssystemet på över tio år, vilket är en indikation på att det är säkert att resa med tåg.

En potentiell orsak till kollisioner är obehöriga stoppsignalpassager (OSPA-händelser), det vill säga när spårbundna fordon passerat en stoppsignal utan tillstånd. Många aktörer arbetar med att analysera och förhindra dessa. OSPA-händelserna var färre under 2024 men blev fler igen under 2025.

Klimatförändringar (som innebär mer extremväder) medför också nya risker inom järnvägen, vilka behöver analyseras och hanteras.

Observationer och potentiella risker som uppmärksammas i denna rapport kommer, inom ramen för Transportstyrelsens mandat, att ligga till grund för vårt fortsatta arbete med spårtrafiksäkerheten.

Summary

Safety performance in the Swedish part of the European Union rail system remains at a high level. According to the Swedish Transport Agency's preliminary¹ assessment for 2025, Sweden meets all but one of the safety targets established by the European Commission.

Compliance with the safety targets is assessed using an injury index calculated for the following risk categories: society; trespassers; level crossing users; passengers; railway employees and contractors; and others.

In addition to the Common Safety Targets (CSTs) and official national safety statistics, supplementary safety indicators are used to provide a more comprehensive assessment of safety performance. The Swedish Transport Agency therefore carries out an overall assessment based on safety indicators, reported safety activities, the results of supervision, and available national investigation findings.

Figure 1 presents the outcome of this overall assessment.

Figure 1. Results for safety targets, target compliance, supplementary indicators, and assessment of safety trends for each risk category

Risk category	European safety target (CST)	Target achieved (2025)	Supplementary indicators	Assessment of safety improvement
Society	Injury index (= Count of people killed + [0,1*Count of people seriously injured]), Should be lower than 27,9	Yes (12,9)		There is an indication of improvement relative to traffic volume over a longer period (10–20 years), as well as an improvement compared to 2023 and 2024.
Trespassers	Injury index for trespassers should be lower than 15,6.	Yes (4,5)	Precursors and accidents involving trespassers (Swedish Transport Agency) Suicide and attempted suicides (Swedish Transport Agency) Hours of delays caused by trespassers (Swedish Transport Administration)	The number of precursors (near-misses) continues to increase. The number of suicides decreased and is now on par with the average for the past ten years. The number of delay hours caused by trespassers decreased compared to 2024.

¹ ERA will publish the official figures after 30 September.

Risk category	European safety target (CST)	Target achieved (2025)	Supplementary indicators	Assessment of safety improvement
Level crossing users	Injury index for level crossing users should be lower than 10,6.	Yes (7,2)	Precursors and accidents involving level crossings (Swedish Transport Agency) Count of level crossings after safety equipment (CSI)	More precursors and the number of fatalities and serious injuries remains high. The number of level crossings in the Swedish Transport Administration's infrastructure has previously decreased steadily over time. For 2025, however, a slight increase is reported
Passengers	Injury index for passengers should be lower than 0,5.	Yes (0,1)	Train derailments (Swedish Transport Agency) Train collisions (Swedish Transport Agency) Count of signals passed at danger (SPAD) (CSI) Count of track buckles and broken rails (CSI) Fires and accidents involving hazardous material (Swedish Transport Agency)	No passengers have been killed since 2010. Only one passenger was seriously injured in 2025. There were no serious train collisions. One passenger train derailment occurred. The number of unauthorised stop signal passages (SPADs) increased. The number of track geometry errors decreased. Few serious fires and spills.
Employees and contractors	Injury index for employees should be lower than 0,5.	No (1,1)	Precursors and accidents involving workers on track (Swedish Transport Agency) Precursors and accidents during shunting (Swedish Transport Agency) Work accidents resulting in sickness absence (Swedish Work Environment Authority)	1 employee killed and 1 seriously injured 2025. The last five-year period shows a higher risk for employees (including contractors) compared to reference period 2004-2009. Previously, fatal accidents mainly affected shunting staff, but they are now more common among track workers.
Others	Injury index for others should be lower than 2,3	Yes (0,5)		No assessment is made for this category.

In 2025, Sweden did not meet the Common Safety Target (CST) set by the European Commission for railway employees. During the year, 1 employee was killed and 1 was seriously injured. The risks for employees remain. It is therefore vital that the industry and relevant authorities continue to promote occupational safety. Implementing measures to improve safety for track workers is of particular importance.

In 2026, a new national plan for Swedish transport infrastructure was adopted. Increased maintenance funding means that more work is planned and executed to address the maintenance backlog. As work volume increases, so do the risks for those working along the tracks.

Fewer serious accidents occurred compared to 2024, which is on par with the average for the most recent five-year period. In 2024, 19 people were killed in accidents and 14 were seriously injured, compared to 2025 when 12 were killed and 9 were seriously injured. The number of suicides also decreased, from 88 suicides in 2024 to 74 in 2025, placing it on par with the average for the past ten-year period.

Sweden has a national target to halve the number of fatalities in rail transport (including suicides) from 2020 to 2030. The number of fatalities in 2025 is **not** in line with the trajectory required to reach this national target. However, compared to several other European countries, Sweden continues to maintain a high level of safety.

Suicide remains the most common cause of death on the railway network. In 2025, suicides accounted for 86 percent of all fatalities on the railway. Further studies on why the proportion of suicides on the railway is so high may be needed, as well as more research into why so many people choose the railway specifically.

The number of fatalities at level crossings was on par with the previous year. Most serious accidents occurred at passive level crossings. It is therefore important to upgrade protection at level crossings or eliminate them altogether. However, addressing the issue of road users and pedestrians ignoring existing safety barriers remains a challenge.

No passengers have been killed in the railway system in over ten years, indicating that traveling by train is safe.

A potential cause of collisions is signals passed at danger (SPADs), i.e., when rail vehicles pass a stop signal without permission. Numerous stakeholders are actively working to analyse and prevent these incidents. The number of SPADs decreased in 2024 but increased again in 2025.

Climate change, resulting in more extreme weather events, also introduces new risks to the railway system that need to be managed.

Observations and potential risks highlighted in this report will, within the scope of the Swedish Transport Agency's mandate, form the basis for our continued rail safety work.

Termer och förkortningar

Term eller förkortning	Förklaring
Allvarlig olycka	Olycka som är relaterad till järnvägsfordon i rörelse och som har medfört att minst en person blivit allvarligt skadad eller att järnvägsfordon, järnvägsinfrastruktur, miljö eller egendom som inte transporterats med järnvägsfordonet fått sådana skador att kostnaderna för dessa uppgått till minst 150 000 euro eller trafikavbrott i minst sex timmar.
Allvarligt skadad	Person som blivit så allvarligt skadad att det lett till sjukhusvistelse i minst 24 timmar enligt Polisens register.
Allvarligt tillbud	Incident eller olycka som skulle kunna medföra en allvarlig olycka.
Anställd	Anställd eller entreprenör som arbetar inom järnvägssystemet.
ASTP	Advanced Safe Train Position, avancerad tågpositionering.
ATO	Automatic Train Operation, automatiserad tågdrift.
Avliden	Person som avlidit inom 30 dagar till följd av olycka enligt Polisens och/eller Rättsmedicinalverkets register.
Brand	Olycka som utgörs av brand eller rökutveckling i järnvägsfordon, spårfordon, järnvägsinfrastruktur, spåranläggning eller annan egendom till följd av järnvägstrafik eller spårtrafik.
COTIF	The Convention concerning International Carriage by Rail, Fördraget om internationell järnvägstrafik.
CSI	Common Safety Indicators, gemensamma säkerhetsindikatorer enligt säkerhetsdirektivet (EU) 2016/798 och kommissionens beslut (2009/460/EG) av den 5 juni 2009 om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av uppnåendet av säkerhetsmål.
CSM ASLP	Common Safety Methods on Assessment of Safety Level and safety Performance of railway operators at national and union level. En kommande gemensam metod för att följa upp järnvägsoperatörers säkerhetsnivå och säkerhetsresultat.
CSM-REA	Common Safety Method for Risk Evaluation and Assessment, Kommissionens förordning (EU) 402/2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och om upphävande av förordning (EG) nr 352/2009.

Term eller förkortning	Förklaring
CST	Common safety targets, gemensamma säkerhetsmål enligt säkerhetsdirektivet (EU) 2016/798 och kommissionens beslut (2009/460/EG) av den 5 juni 2009 om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av uppnåendet av säkerhetsmål.
DAC	Digital Automatic Couples, digitala automatkoppel.
Delsystem	Järnvägssystemet är uppdelat i följande delsystem: energi, drift och trafikledning, infrastruktur, rullande materiel, trafikstyrning och signalering samt underhåll.
den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem	de järnvägsnät som omfattas av järnvägsmarknadslagen, t.ex. statens järnvägsnät, kommuner, hamnar och terminaler
det nationella järnvägssystemet	de järnvägsnät som inte omfattas av EU:s järnvägssystem, t.ex. vissa privata nät för egen godsverksamhet, avskilda lokala nät för kollektivtrafik eller för historiska ändamål.
ECM	Entity in Charge of Maintenance, underhållsansvarig enhet
ERA	European Union Agency For Railways, Europeiska unionens järnvägsbyrå.
ERJU (EU-Rail)	Europe's Rail Joint Undertaking, ett gemensamt initiativ mellan EU och järnvägssektorn som syftar till att driva innovation och forskning inom järnvägsområdet.
ERTMS	European Rail Traffic Management System, det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg.
ETCS	European Train Control System, det europeiska tågskyddssystemet.
EVR	Europeiska järnvägsfordonsregistret.
FRMCS	Future Railway Mobile Communication System, framtida mobilkommunikationssystem för järnväg.
Farligt gods	Farliga ämnen enligt RID-S (Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg).
IM	Infrastructure Manager, infrastrukturförvaltare.
IRG Rail	Independent Regulators' Group – Rail, de nationella regleringsorganens nätverk (oberoende från kommissionen).
JNS	Joint Network Secretariat, en europeisk expertgrupp som ERA kan tillsätta efter en olycka eller ett tillbud.

Term eller förkortning	Förklaring
Järnvägsfordon	Ett fordon på hjul, med eller utan dragkraft, som trafikerar på järnvägsinfrastruktur.
Järnvägssystem	Statliga järnvägssystemet och anslutande spår.
Kollision	Olycka orsakad av en sammanstötning mellan järnvägsfordon
Lastenhet	En lastenhet, i järnväg ofta en intermodal lastenhet, kan även benämnas lös lastbärare. Inom järnväg kan en lastenhet vara en container, ett växelflak eller en trailer. Lastenheten kan flyttas mellan olika trafikslag utan att omlastning av last inom själva lastenheten behöver ske.
NIS	The Directive on security of network and information systems, the NIS Directive. Den svenska NIS-regleringen innebär i korthet krav på informationssäkerhet och incidentrapportering för leverantörer av samhällsviktiga och vissa digitala tjänster.
NIT	Nationellt infrastrukturillstånd enligt lagen om nationella järnvägssystem.
NSA	National safety authority, nationell säkerhetsmyndighet.
NTT	Nationella trafiktillstånd enligt lagen om nationella järnvägssystem.
Olycka	Oönskad och icke uppsåtlig plötslig händelse, eller följd av händelse, som får skadliga följder. Inkluderar inte självmord. Se direktiv (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet
OSPA	Obehörig stoppsignalpassage. Ett fordon framförs längre än tillåtet.
OSS	One stop shop, ett EU-gemensamt ansökningssystem för fordonsgodkännande och gemensamt säkerhetsintyg.
OTIF	Den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (förkortningen från franskans Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires).

Term eller förkortning	Förklaring
Passerad stoppsignal vid passage av farlig punkt	Passerad stoppsignal vid passage av en farlig punkt innebär varje tillfälle då någon del av ett tåg kör längre än tillåtet och bortom den farliga punkten. Den farliga punkten är en punkt där tåget kommer att vara i fara för en olycka (kollision, plankorsningsolycka, olycka för person orsakad av rullande materiel i rörelse eller urspårning). Det definieras vanligtvis i specifikationerna av tågskyddssystemet.
Passiv plankorsning	Obevakad plankorsning.
Personkilometer	En personkilometer innebär en förflyttning av en person en kilometer.
Personolycka	Olycka där en person avlider (inklusive självmord om inget annat anges) eller skadas men som inte utgörs av brand, kollision, plankorsningsolycka, påkörning, urspårning, utsläpp eller vägtrafikolycka.
Plankorsningsolycka	Olycka som utgörs av sammanstötning mellan järnvägsfordon och vägfordon, mellan spårfordon och vägfordon eller annan vägtrafikant på en anordnad plankorsning.
Påkörning	Olycka som utgörs av sammanstötning mellan järnvägsfordon och annat föremål eller mellan spårfordon och annat föremål men som inte är en plankorsningsolycka eller vägtrafikolycka.
RID-S	Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg. Bokstaven "S" innebär att föreskrifterna innehåller den svenska versionen av reglementet för internationell transport av farligt gods på järnväg (RID), bihang C till COTIF, kompletterad med bestämmelser som endast gäller för nationella transporter i Sverige.
RISC	Railway Interoperability and Safety Committee, den genomförandekommitté som utvecklar regler för driftskompatibilitet och järnvägssäkerhet inom EU.
RU	Railway Undertaking, järnvägsföretag.
SHK	Statens haverikommission.
SSC	Single Safety Certificate, Gemensamt säkerhetsintyg för järnvägsföretag som bedriver verksamhet på Europeiska unionens järnvägssystem.
Spårgeometrifel	Fel som hör samman med spårens beskaffenhet, som kräver att spåret tas ur bruk eller att den tillåtna hastigheten omedelbart sänks.
Spårtrafik	Hela systemet av järnväg, inklusive de fristående banorna samt tunnelbana och spårväg. Benämns ibland även bantrafik.

Term eller förkortning	Förklaring
Säkerhetskultur	Transportstyrelsens definition: Säkerhetskultur handlar om en organisations gemensamma sätt att tänka och agera i förhållande till risk och säkerhet, dvs. hur en organisation prioriterar och faktiskt arbetar med risker och säkerhet kopplat till sin verksamhet. Säkerhetskultur omfattar följande: - säkerhetsengagemang - kommunikation - systematiskt säkerhetsarbete - resurser, kompetens och förutsättningar - lärande kultur - rapportering kultur - rättvis kultur.
Säkerhetspåverkande avvikelse	Händelse som inte resulterar i skada men där det finns påtaglig risk för olycka.
Transportarbete	Beskriver aktiviteten i transportsystemet.
TSD	Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.
TTJ	Trafikbestämmelser för järnväg, branschens gemensamma bestämmelser som tillämpas på den svenska delen av Europiska unionens järnvägssystem. TTJ förvaltas av Trafikverket tillsammans med järnvägsföretag och entreprenörer genom respektive branschorganisation.
TTR	Timetabling and Capacity Redesign, Europeiska kapacitets-tilldelningsmodellen för järnväg
Tågkollisioner	Kollision mellan minst ett tåg och ett annat järnvägsfordon.
Tågkilometer	En tågkilometer innebär en förflyttning av ett tåg en kilometer.
UA/EX	Utbildningsanordnare och examinatoreer inom området järnvägsutbildning.
Urspårning	Olycka som utgörs av att minst ett hjul på ett järnvägsfordon eller spårfordon lämnar rälen.
UTP	Uniform Technical Prescription, enhetliga tekniska föreskrifter i fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF). Dessa föreskrifter kan likställas med TSD:er inom EU-rätten.
Utsläpp	Olycka som utgörs av att farligt gods eller annat farligt ämne släpps ut.

**Term eller
förkortning**

Vägrafikolycka

Förklaring

Sammanstötning vid spårvägstrafik i gatumiljö mellan spårvägsfordon och vägfordon.

Innehåll

FÖRORD	3
SAMMANFATTNING	4
SUMMARY	8
TERMER OCH FÖRKORTNINGAR	11
INNEHÅLL	17
1 RAPPORTENS DISPOSITION	19
2 OMKOMNA OCH ALLVARLIGT SKADADE INOM SPÅRTRAFIK	20
2.1 Färre omkom under 2025	20
2.2 Jämförelse mellan länder	23
3 SÄKERHET PER PERSONROLL	25
3.1 De flesta personer som omkommer inom järnvägstrafik vistas obehörigt i spårområdet	25
3.1.1 Färre självmord och självmordsförsök	26
3.1.2 Fortsatt problem med obehöriga personer i spåret	26
3.2 Riskgruppen plankorsningstrafikanter har näst flest omkomna, efter obehöriga i spårområdet	27
3.3 Passagerares säkerhet har förbättrats	30
3.3.1 Inga allvarliga tågkollisioner	30
3.3.2 Få allvarliga tågurspårningar	32
3.3.3 Färre allvarliga bränder	34
3.3.4 Minskat antal av allvarliga utsläpp	34
3.4 Anställda är fortsatt utsatta för höga risker	35
3.4.1 Övriga arbetsplatsolyckor minskade något	37
4 SÄKERHETSINSATSER UNDER 2025	38
4.1 JNS-arbete under 2025	38
4.1.1 Olyckan i Gotthard-tunneln	39
4.1.2 Sidovindar "Crosswind"	39
4.2 Två statliga haveriutredningar	39
4.2.1 Urspårning med det olastade malmtåget 9915 på Malmbanan	40
4.2.2 Urspårning med godståg 9914 på Malmbanan	41
4.3 Arbetsmiljöverkets förbud mot åkning på fordon	42
4.4 Transportstyrelsens aktiviteter	42
4.4.1 Aktiviteter inom tillståndsgivning	42
4.4.2 Fortsatt många aktiviteter inom tillsyn	46
4.4.3 Andra säkerhetsaktiviteter	51
4.4.4 Inga beslut om undantag för underhållsansvarig enhet	56

4.5	Verksamhetsutövers säkerhetsaktiviteter och säkerhetsmål	56
4.5.1	Trafikverkets säkerhetsaktiviteter och säkerhetsmål	56
4.5.2	Övriga infrastrukturförvaltares säkerhetsaktiviteter och säkerhetsmål	57
4.5.3	Järnvägsföretagens säkerhetsaktiviteter och säkerhetsmål	57
4.5.4	Uppföljning av gemensamma metoder för riskbedömning och övervakning	58
5	SÄKERHETSPÅVERKANDE OMVÄRLDSFAKTORER	59
5.1	Mindre trafik men ökat transportarbete	59
5.2	Tågens tillförlitlighet förbättrades	60
5.3	Väderrelaterad påverkan på transportsystemet	61
5.4	Förändringar i regelverk som påverkar säkerheten på järnvägen	62
5.4.1	Förändringar i nationell lagstiftning	62
5.4.2	Förändringar i EU-lagstiftning	62
5.4.3	Förändringar i fördrag och konventioner som påverkar nationell lagstiftning	67
5.5	Sveriges strategi och planer för järnvägssystemet	68
6	DISKUSSION OCH ANALYS	70
7	REFERENSER	73
	BILAGA A. GEMENSAMMA SÄKERHETSINDIKATORER	76
	BILAGA B. UTVECKLINGEN AV DRIFTSKOMPATIBILITET	82

1 Rapportens disposition

I rapporten redovisas utvecklingen av järnvägssäkerheten under 2025.

Uppföljningen av personskador och andra säkerhetsindikatorer presenteras i kapitel 2 och 3. Underlaget bygger främst på de europeiska säkerhetsindikatorer som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare årligen rapporterar till Transportstyrelsen (se bilaga A för samtliga värden). När de officiella indikatorerna kan kompletteras med andra källor, används även dem för att analysera och tolka säkerhetsutvecklingen. Det är källor såsom Transportstyrelsens register över allvarliga olyckor och tillbud, infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags egna uppföljningar samt forskning eller utredningar.

I kapitel 4 redovisas de säkerhetsinsatser och utredningar som järnvägsaktörer och offentliga aktörer har rapporterat under året.

I kapitel 5 beskrivs förändringar som har påverkat eller kan komma att påverka säkerheten de kommande åren.

I kapitel 6 diskuteras det samlade säkerhetsläget utifrån det underlag som presenteras i rapporten.

Om inget annat anges avser begreppet ”järnvägssystem” i rapporten det statliga järnvägssystemet och anslutande spår. Begreppet ”spårtrafik” avser hela spårsystemet, inklusive järnväg, fristående banor, tunnelbana och spårväg. Rapporten handlar huvudsakligen om säkerheten i järnvägssystemet. Detta gör det lättare att jämföra resultaten med de säkerhetsrapporter som andra europeiska medlemsstater lämnar till Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA).

De händelsetyper som används som kompletterande indikatorer är inte alltid ömsesidigt uteslutande. Det innebär att en och samma händelse i vissa fall kan ingå i flera indikatorer.

2 Omkomna och allvarligt skadade inom spårtrafik

All statistik som presenteras i detta kapitel avser olyckor och tillbud i den svenska delen av Europeiska unionens (EU:s) järnvägssystem, om inget annat anges.

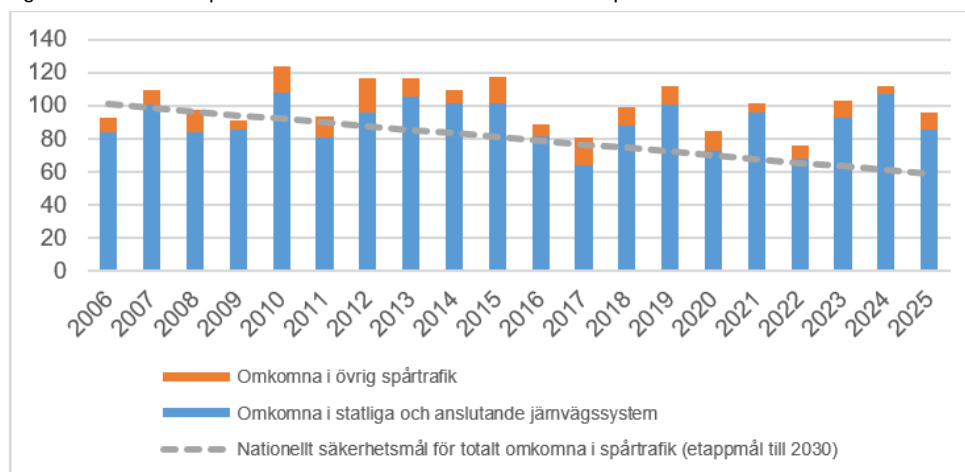
2.1 Färre omkom under 2025

År 2025 omkom 86 personer inom spårtrafiken, vilket är färre än 2024 då 107 personer omkom (se figur 1). Av de 86 dödsfallen var 74 självmord.

Under femårsperioden 2020–2024 var det i genomsnitt 87,2 omkomna personer per år. Antalet omkomna 2025 ligger därmed i nivå med genomsnittet för de närmast föregående åren.

Utöver dödsfallen i den svenska delen av EU:s järnvägssystem omkom 2 personer på det nationella järnvägssystemet (fristående bana) och 8 personer inom spårväg eller tunnelbana.

Figur 2. Omkomna i spårtrafik i förhållande till nationellt mål för spårtrafiksäkerhet 2006–2025

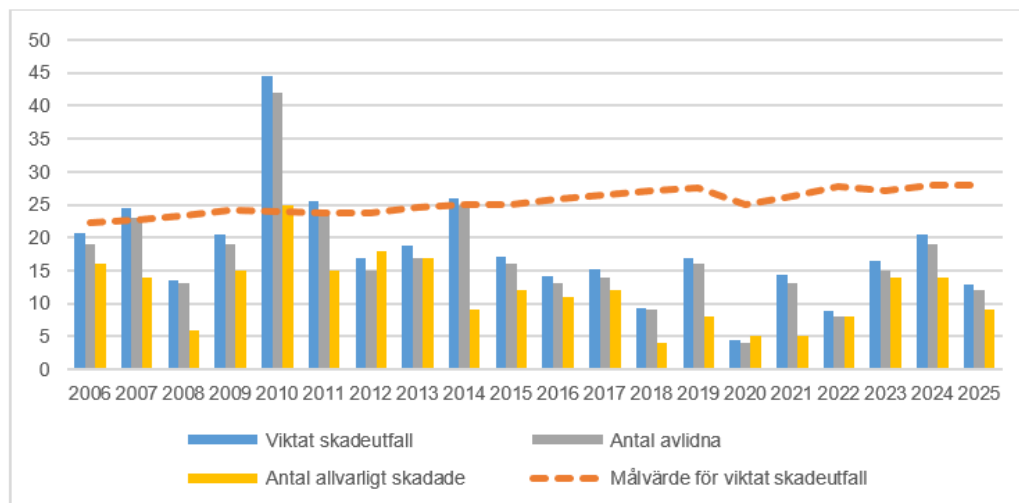


Det nationella säkerhetsmålet för järnvägen är en del av det transportpolitiska hänsynsmålet. År 2020 beslutade regeringen om ett etappmål för trafiksäkerhetsarbetet fram till 2030.

För spårtrafiken innebär målet att antalet omkomna, inklusive självmord, ska halveras jämfört med genomsnittet för perioden 2017–2019. Detta motsvarar högst 48 omkomna år 2030 (Trafikanalys, 2023a).

Som framgår av figur 2 var antalet omkomna under 2025 betydligt högre än det uppsatta säkerhetsmålet, vilket inte går i linje med den utveckling som krävs för att målet ska kunna nås till 2030.

Figur 3. Omkomna, allvarligt skadade och viktat antal skadade i järnvägsolyckor (ej självmord) 2006–2025 samt mål för viktat skadeutfall



I denna rapport används ordet ”olycka” för icke-avsiktliga handlingar. Självmord och självmordsförsök behandlas därmed separat i statistiken. Antalet omkomna och allvarligt skadade i järnvägsolyckor inom den svenska delen av EU:s järnvägssystem visas i figur 3.

År 2025 omkom 12 personer i järnvägsolyckor² och 9 personer skadades allvarligt³. De omkomna respektive allvarligt skadade i olyckor var färre än både 2023 och 2024. År 2024 förolyckades 19 personer och 14 skadades allvarligt.

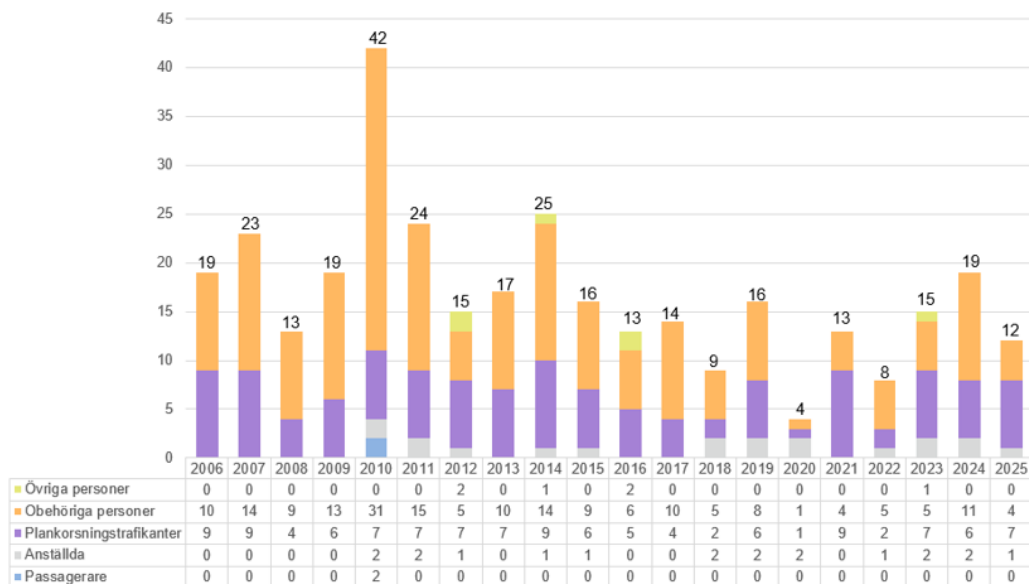
Medlemsländers säkerhetsläge ska bibehållas eller förbättras från en basnivå som rådde 2004–2009 i respektive land. Detta enligt EU-kommissionens beslut (2009/460/EG) av den 5 juni 2009 om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av uppnåendet av säkerhetsmål (CST). Det innebär ett målvärde för det viktade skadeutfallet [antal omkomna] + [antal allvarligt skadade dividerat med 10] i förhållande till transportarbetet utifrån basnivån 2002–2009. En acceptabel säkerhetsnivå råder när det faktiska utfallet av viktade skadade är lägre än målvärdet.

Figur 3 visar det viktade skadeutfallet per år och målvärdet som inte får överstigas. För 2025 är det faktiska utfallet 12,9 lägre än målvärdet 27,9. Målvärdet tar hänsyn till förändring i transportarbetet, vilket medför att målvärdet ökar eller minskar i förhållande till trafikmängden.

² Inom det statliga järnvägssystemet och anslutande järnvägssystem.

³ Att ha blivit allvarligt skadad definieras inom järnväg som att varit inskriven på sjukhus längre än ett dygn.

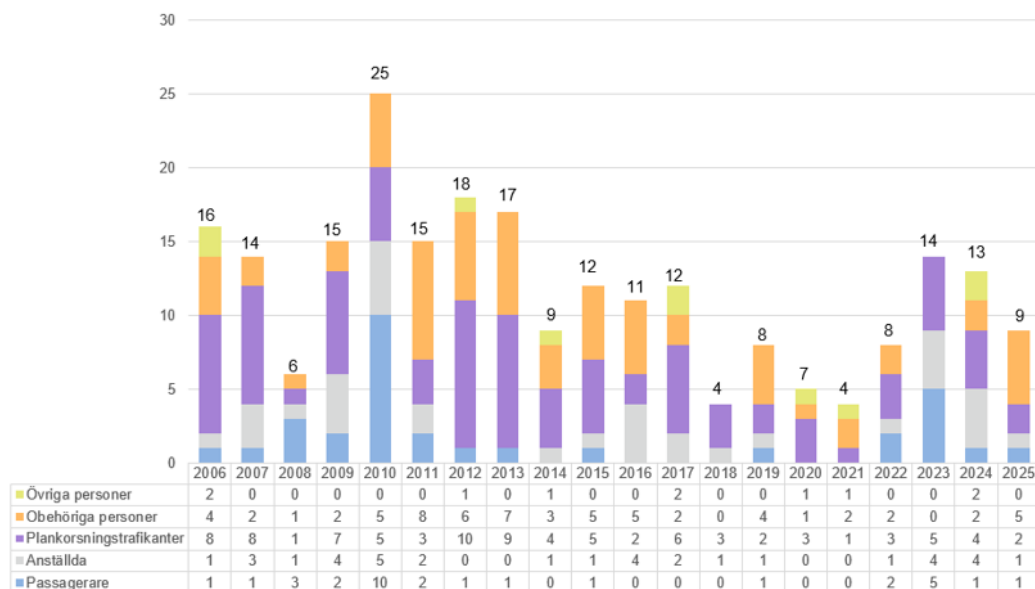
Figur 4. Omkomna i järnvägsolyckor efter personroll



Av de 12 personer som omkom i järnvägsolyckor var 7 plankorsnings-
trafikanter, 4 personer obehöriga som vistats i spår, och 1 person var
anställd (se figur 4).

Inga passagerare har omkommit i järnvägssystemet sedan 2010.

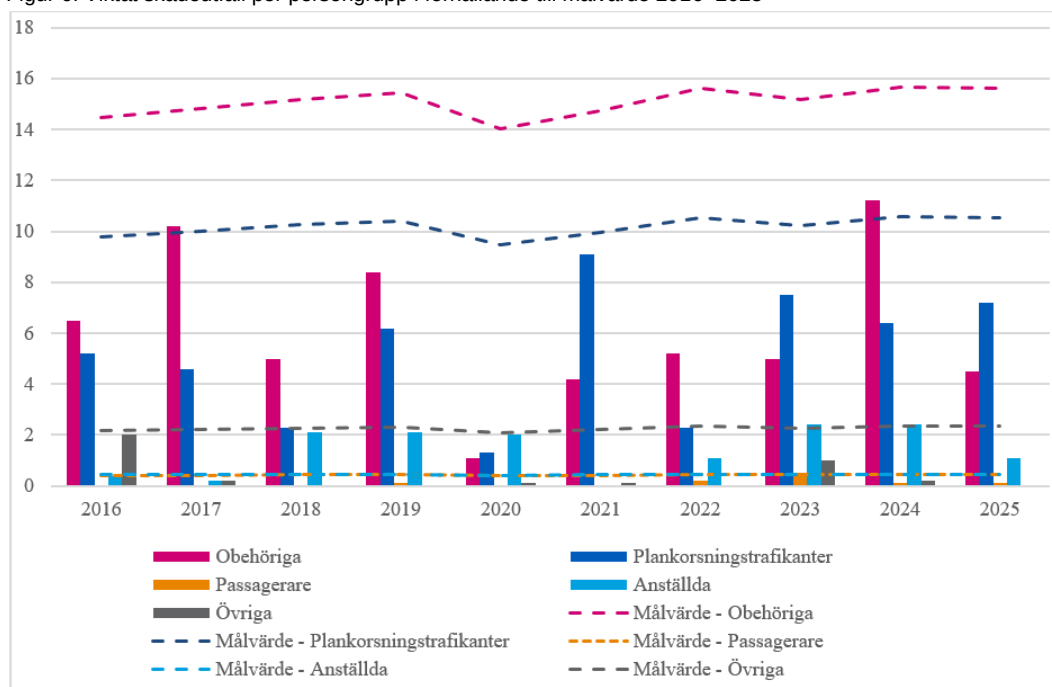
Figur 5. Allvarigt skadade i järnvägsolyckor efter personroll



Av de 9 personer som skadades allvarligt var 5 obehöriga som vistades i spår, 2 var plankorsningstrafikanter, 1 var anställd och 1 var passagerare (se figur 5).

Under femårsperioden 2020–2024 var det i genomsnitt 8,8 personer som skadades allvarligt per år. Detta innebär att antalet allvarligt skadade 2025 ligger i nivå med genomsnittet för de närmast föregående åren.

Figur 6. Viktat skadeutfall per persongrupp i förhållande till målvärde 2016–2025



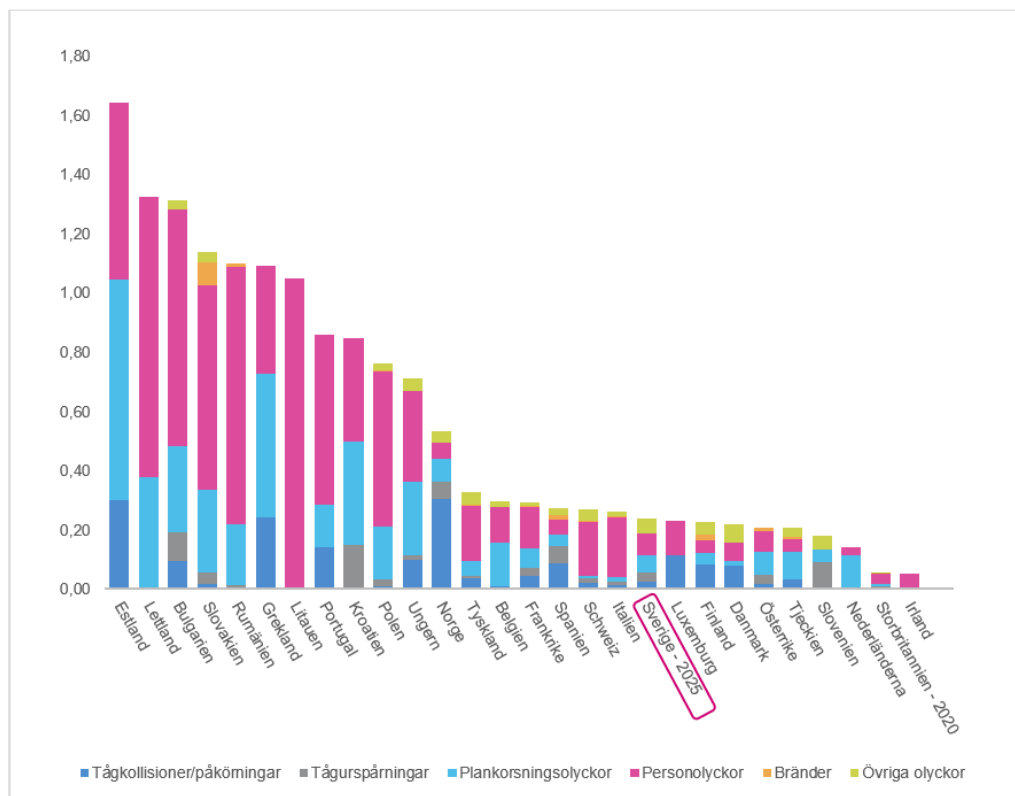
Målvärdet beräknas utifrån det totala antalet omkomna och allvarligt skadade i förhållande till trafikmängd.⁴ På motsvarande sätt beräknas också ett målvärde för viktade skadade i de olika persongrupperna. Figur 6 visar det viktade skadeutfallet per år och per persongrupp i jämförelse med målvärdet. Transportstyrelsen bedömer att målvärdet år 2025 är uppfyllt för alla persongrupper förutom för anställda.

2.2 Jämförelse mellan länder

I jämförelse med övriga europeiska länder ligger den svenska järnvägssäkerheten på en relativt hög nivå.

⁴ Enligt kommissionens beslut (2009/460/EG) av den 5 juni 2009 om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av uppnåendet av säkerhetsmål.

Figur 7. Allvarliga olyckor (inom det statliga järnvägsnätet) efter olyckstyp per miljon tågkilometer i Sverige år 2025 och övriga Europa år 2024, utom Storbritannien som visar 2020.



Figur 7 visar antalet allvarliga olyckor per miljon tågkilometer för Sverige 2025, i jämförelse med övriga europeiska länder år 2024 (European Railway Agency, 2025). För Storbritannien, som inte längre ingår i EU, redovisar vi värdena för 2020.

Sverige ligger fortsatt på en hög säkerhetsnivå i jämförelse med flertalet andra europeiska länder. Personolyckor är den vanligaste typen av allvarliga olyckor per miljon tågkilometer i Europa under 2024, följt av typen olyckor som inträffade på plankorsningar. De två grupperna utgör cirka 80 procent av alla olyckor. Resterande knappa 20 procent är tågkollisioner, tågurspårningar, bränder och övriga olyckor. Dessa resulterar sällan i personskador, utan de klassas som allvarliga utifrån de materiella kostnaderna eller långvariga tågstoppen som olyckorna orsakar.

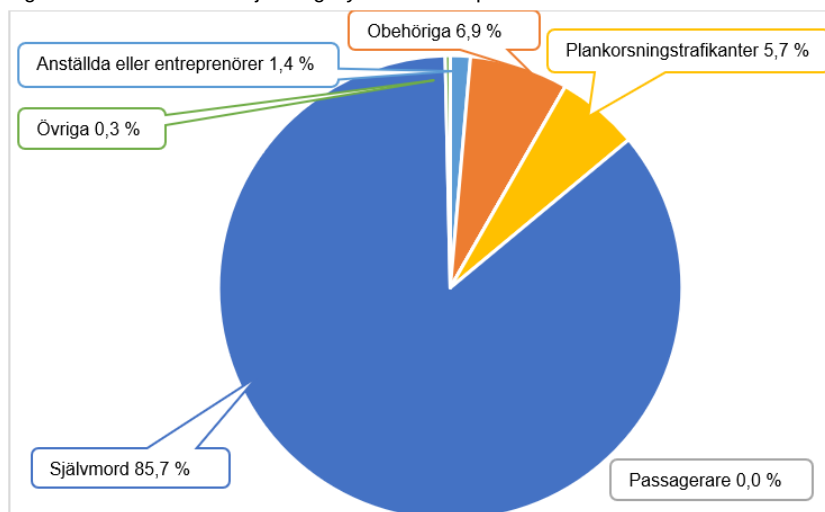
Inom Europa ser det ut att finnas olika hanteringsprocesser och tolkningar som skulle kunna påverka rapporteringsnivån för vissa olyckstyper. I synnerhet verkar det vara relativt få länder som ens rapporterar ”övriga olyckor”. I Sverige rapporterar Transportstyrelsen övriga olyckor och de handlar oftast om urspårningar och andra skador vid växlingsrörelse, vilka leder till skador på infrastruktur eller fordon.

3 Säkerhet per personroll

I detta kapitel följs riskerna upp för olika personroller genom att analysera olycks- och tillbudsrelaterade indikatorer samt annan tillgänglig kunskap om persongruppernas säkerhet. Om inget annat anges gäller statistiken för det statliga järnvägssystemet och anslutande järnvägssystemet till det statliga järnvägssystemet.

På grund av en förändring i rapporterings- och kodningssätt presenteras indikatorer endast för åren där en rimlig tolkning är möjlig. Det innebär att i vissa fall finns en begränsad möjlighet att skilja mellan slumpmässiga variationer och faktiska, systematiska förändringar.

Figur 8. Andel omkomna i järnvägssystemet efter personroll 2016–2025



Figur 8 visar andelen omkomna i järnvägssystemet efter personroll under perioden 2016–2025.

3.1 De flesta personer som omkommer inom järnvägstrafik vistas obehörigt i spårområdet

Den vanligaste orsaken till dödsfall inom järnvägstrafiken är att personer obehörigt vistas i spårområdet. Historiskt har olyckor och självmord bland obehöriga i spåret stått för 80–90 procent av dödsfallen i järnvägssystemet (se figur 8).

Under 2025 omkom totalt 86 personer och 71 av dessa var vid obehörig vistelse i spårområdet. Av de 71 dödsfallen var 67 självmord.

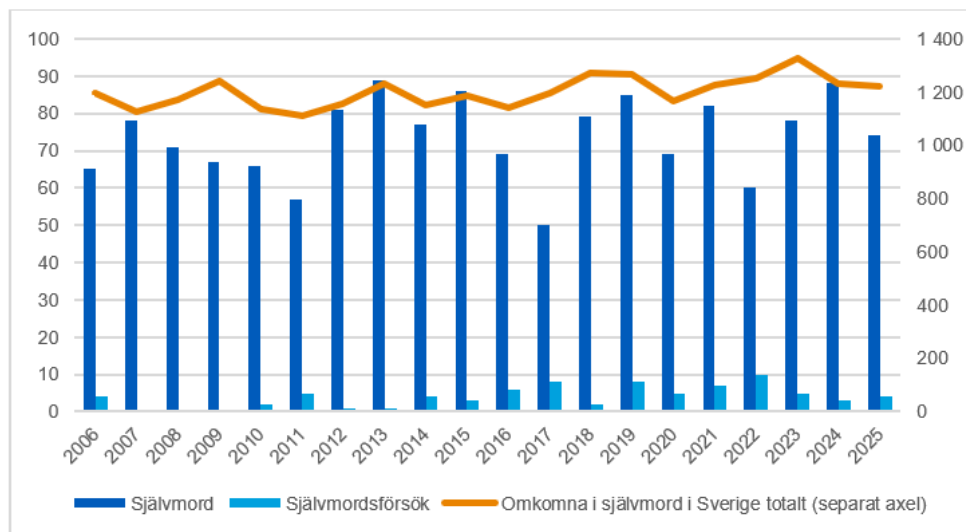
Dessutom skadades 4 obehöriga i spåret allvarligt i samband med självmordsförsök.

3.1.1 Färre självmord och självmordsförsök

Antalet självmord vid järnvägen minskade under 2025 till 74 fall av totalt 86 omkomna. År 2024 var det 88 fall och år 2023 var det 78 fall.

I genomsnitt har det skett 74,6 självmord inom järnvägstrafiken under den senaste tioårsperioden, vilket ligger i nivå med antalet 2025.

Figur 9. Omkomna och allvarligt skadade i självmordshändelser i järnvägssystemet och samhället totalt 2006–2025. Antal omkomna i självmord i Sverige totalt under 2025.



När antalet självmord vid järnvägen studeras över en längre tid (se figur 9), framgår att det förekommer variationer mellan enskilda år, med både ökningarna och minskningar. Variationerna gör det svårt att identifiera någon tydlig långsiktig förändring, men i stort följer antalen omkomna inom järnvägssystemet och totalt omkomna i självmord i Sverige varandra.

I figur 9 visas även de totala dödsfallen som är rapporterade som självmord i Socialstyrelsens dödsorsaksregister för åren 2006–2025 (Socialstyrelsen, 2026).

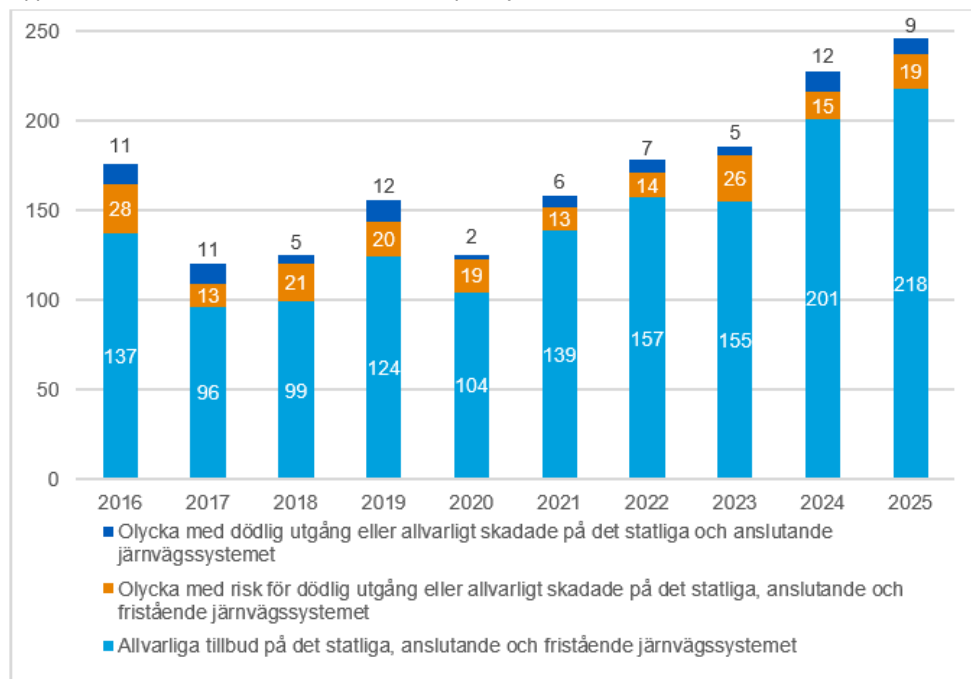
Självmorden minskade 2025, både inom järnvägssystemet och generellt sett.

3.1.2 Fortsatt problem med obehöriga personer i spåret

Totalt omkom 4 obehöriga personer i olyckor i järnvägssystemet under 2025 (självmord exkluderade) och därtill skadades 5 obehöriga personer allvarligt.

Under åren 2020–2024 omkom i genomsnitt 5 personer per år i järnvägsolyckor i samband med obehörig vistelse i spåret. Riskgruppen obehöriga är därmed år 2025 i nivå med genomsnittet för de senaste åren.

Figur 10. Olyckor med obehöriga i spåret (inte vid plankorsning) och tillbud till sådana olyckor, rapporterade från verksamhetsutövare till Transportstyrelsen



Figur 10 visar antalet inrapporterade olyckor med obehöriga i spåret med

- allvarlig konsekvens (allvarligt skadad eller dödsfall)
- risk för allvarlig konsekvens
- allvarliga tillbud där obehöriga i spår varit involverade på andra platser än plankorsningar (så kallat spårspning).

”Olycka med risk för dödlig utgång eller allvarlig skada” innebär till exempel situationer där en person blivit påkörd av ett tåg men av en tillfällighet bara fått lindriga skador.

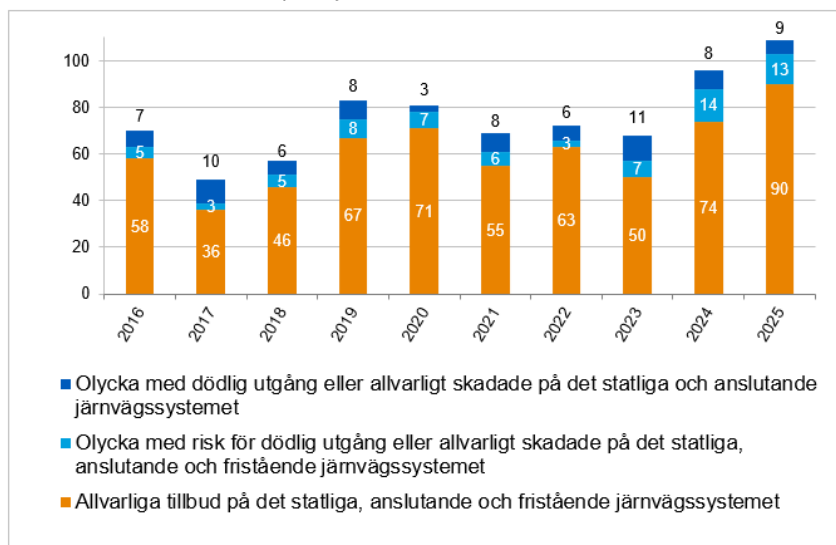
Under 2020, det första pandemiåret, blev de rapporterade händelser med obehöriga i spåret färre. Sedan dess har antalet ökat och det är framförallt fler tillbud till olyckor som rapporteras in.

3.2 Riskgruppen plankorsningstrafikanter har näst flest omkomna, efter obehöriga i spårområdet

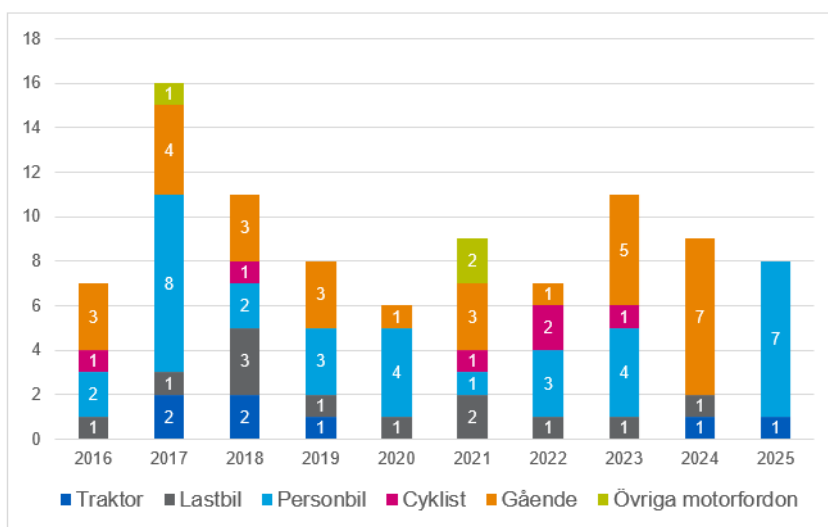
År 2025 omkom 7 plankorsningstrafikanter på det statliga och anslutande järnvägssystem till det statliga järnvägssystemet och 2 plankorsningstrafikanter skadades allvarligt.

Totalt rapporterades 9 allvarliga olyckor, 13 olyckor med lindrig eller materiell skada och 90 allvarliga tillbud kopplade till plankorsningsolyckor (se figur 11).

Figur 11. Plankorsningsolyckor och tillbud till sådana olyckor, rapporterade av verksamhetsutövare till Transportstyrelsen



Figur 12. Antal allvarliga personskadeolyckor i samband med plankorsningsolyckor efter involverad typ av vägtrafikant



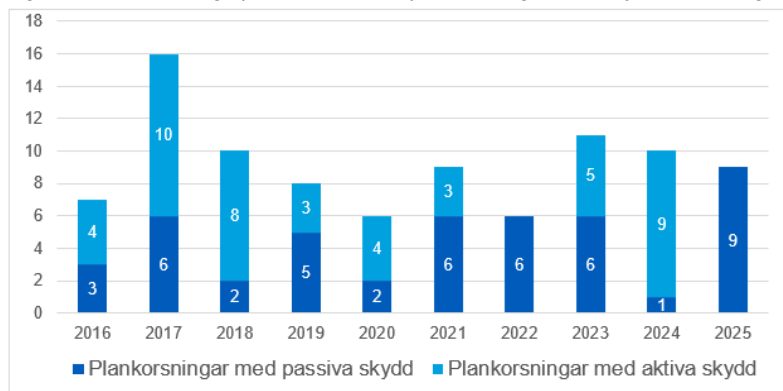
Figur 12 visar antalet allvarliga personskadeolyckor i samband med plankorsningsolyckor, uppdelade efter typ av vägtrafikant.

Plankorsningsolyckor där personer omkom eller skadades allvarligt blev färre 2025, jämfört med 2024. De flesta som omkom eller skadades allvarligt var bilister. I en enskild olycka omkom två personer som färdades i samma bil.

Jordbruksmaskiner och lastbilar är oftare inblandade i händelser vid plankorsningar med passiva skyddsanordningar (enbart ”kryssmärke”) än

vid plankorsningar med aktiva skyddsanordningar, till exempel ljud- och ljussignaler eller bommar.

Figur 13. Antal allvarliga personskador vid plankorsningar efter skyddsanordning 2016–2025



Figur 13 **Fel! Hittar inte referenskölla.** visar antalet allvarliga personskador, det vill säga där någon avlidit eller skadats allvarligt, i plankorsningsolyckor. Figuren är uppdelad efter typ av skyddsanordning i plankorsningen.

År 2025 inträffade 9 allvarliga personskador i plankorsningar med passiva skyddsanordningar. De flesta av de inblandade var bilister.

Under perioden 2016–2025 inträffade hälften av de allvarliga personskadorna vid plankorsningar med aktiva skyddsanläggningar och hälften vid plankorsningar med passivt skydd. Ungefär hälften av de inblandade var oskyddade trafikanter och hälften bilister. Vid allvarliga olyckor i plankorsningar med passivt skydd är omkring hälften av de inblandade vägtrafikanter som sitter i ett fordon.

Figur 14. Plankorsningar efter skyddsanordning, rapporterade av infrastrukturförvaltare (på den svenska delen av EU:s järnvägssystem till Transportstyrelsen 2020–2025

Plankorsningar	2020			2021			2022			2023			2024			2025		
	Trafik-verket	Övriga	Totalt	Trafik-verket	Övriga	Totalt	Trafik-verket	Övriga	Totalt	Trafik-verket	Övriga	Totalt	Trafik-verket	Övriga	Totalt	Trafik-verket	Övriga	Totalt
Passiva skyddsanordningar	3000	838	3838	2968	833	3801	2900	471	3371	2897	524	3421	2894	503	3397	2917	616	3533
Aktiva manuella skyddsanordningar	7	58	65	7	68	75	7	59	66	6	95	101	6	112	118	0	125	125
Aktiva automatiska varningssignaler mot vägen	557	127	684	550	133	683	540	140	680	537	169	706	521	148	669	527	192	719
Aktiva automatiska skydd och varningssignaler mot vägen	2253	122	2375	2254	122	2376	2266	133	2399	2257	136	2393	2257	131	2388	2330	174	2504
Aktiva automatiska skydd, varningssignaler och inderkontroll mot vägen	76	10	86	74	10	84	73	3	76	72	23	95	73	8	81	73	14	87
Totalt antal plankorsningar	5893	1155	7048	5853	1166	7019	5786	806	6592	5769	947	6716	5751	902	6653	5847	1121	6968

Figur 14 visar antalet plankorsningar, uppdelat efter skyddsanordning, baserat på årliga uppföljningar från infrastrukturförvaltare.

Antalet plankorsningar varierar mellan åren. Det är oklart om förändringarna beror på att plankorsningar faktiskt har tagits bort (stängts eller byggts om till planskilda korsningar) eller tillkommit i den omfattning som framgår av figur 14 eller om det handlar om förändring i rapporteringen.

Antalet plankorsningar i Trafikverkets anläggning har tidigare minskat stadigt över tid. För 2025 rapporteras dock en mindre ökning. Samtidigt kan det förekomma underrapportering från övriga infrastrukturförvaltare till Transportstyrelsen, eftersom de är många och rapporterar i olika hög grad.

3.3 Passagerares säkerhet har förbättrats

Olyckor som kan drabba flera tågpassagerare samtidigt är händelser som kan få allvarliga eller katastrofala konsekvenser, till exempel tågurspårningar, kollisioner eller bränder. Enskilda passagerarolyckor utgörs främst av fall i vagnen och olyckor i samband med på- och avstigning. I detta delkapitel följs riskindikatorer upp för riskgruppen passagerare upp med hjälp av tillgängliga data.

Även om rubriken avser passagerare ingår även säkerhetsindikatorer för andra typer av tåg än passagerartåg. Detta är för att ge en mer heltäckande bild av risken för olyckor med stora konsekvenser.

Inga passagerare omkom 2025, men 1 passagerare skadades allvarligt. Skadan inträffade i samband med att bagage föll ner från en hatthylla.

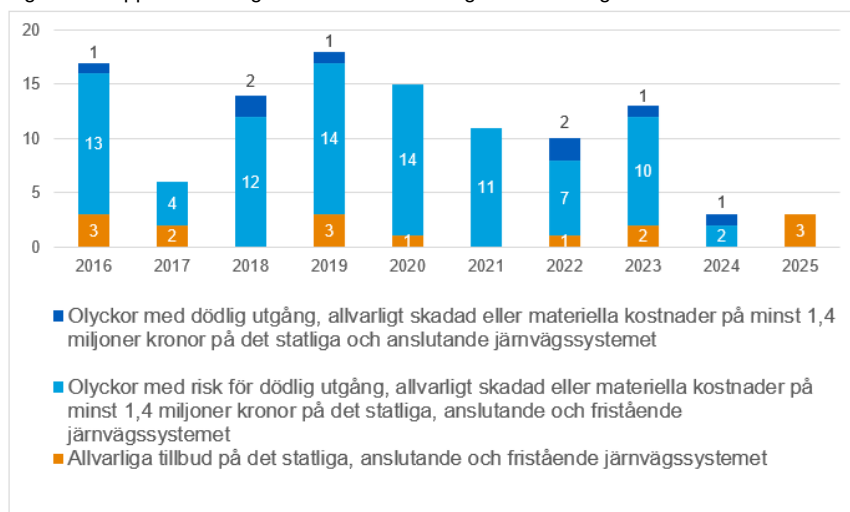
För att nå det europeiska gemensamma säkerhetsmålet ska inga passagerare omkomma och att högst 4 personer skadas allvarligt varje år i Sverige. Sverige uppfyller därmed målvärdet för året.

3.3.1 Inga allvarliga tågekollisioner

Det inträffade inga allvarliga tågekollisioner 2025. Det rapporterades inte heller några tågekollisioner med lindriga konsekvenser eller mindre materiella skador som innebär risk för en allvarlig olycka.

Däremot rapporterades 3 allvarliga tillbud kopplade till tågekollisioner (se figur 15).

Figur 15. Rapporterade tågkollisioner och allvarliga tillbud till tågkollisioner 2016–2025



Tågkollisioner är oftast händelser som leder till materiella skador men inte till allvarliga personskador.

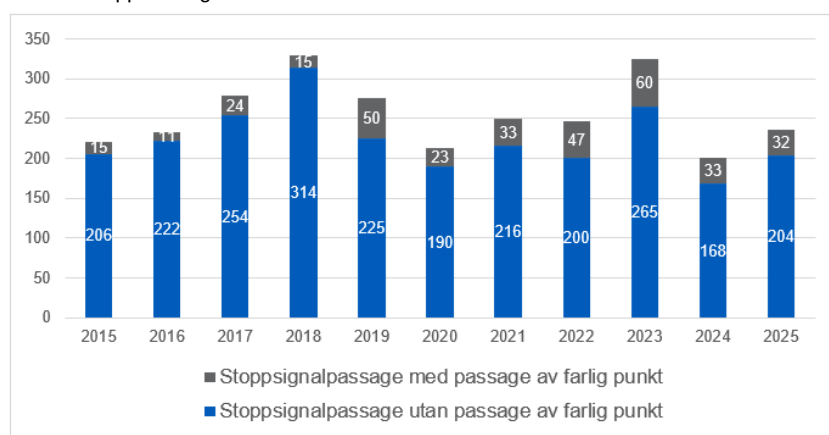
Statistiken över tågkollisionstillbud är sannolikt inte heltäckande. En orsak är att flera allvarliga händelser inte rapporteras som tillbud, utan mer generellt som ”fel”.

Exempel på händelser som kan rapporteras som generella fel och därför inte ingår i statistiken är följande:

- obehöriga stoppsignalpassager
- utebliven eller kraftigt nedsatt bromsförmåga hos fordon

tekniska fel i järnvägsinfrastrukturen som kan leda till att tåg leds in på spår där det redan finns andra järnvägsfordon.

Figur 16. Rapporterade obehöriga stoppsignalpassager som rapporterats av järnvägsföretag i årlig säkerhetsrapportering 2015–2025



För vissa typer av fel och tillbud kan kompletterande statistik användas för att ge en mer fullständig bild. Figur 16 visar antalet obehöriga stoppsignalpassager som järnvägsföretagen rapporterade i deras årliga säkerhetsrapportering till Transportstyrelsen.

Under 2025 rapporterades

- 204 stoppsignalpassager utan passage av farlig punkt
- 32 stoppsignalpassager med passage av farlig punkt.

Statistiken bör tolkas med viss försiktighet, eftersom bedömningen av vilka stoppsignalpassager som ska rapporteras kan variera mellan verksamhetsutövare. Rapporteringen ska dock i allmänhet följa de riktlinjer som gäller för gemensam rapportering inom EU⁵ (European Union Agency for Railways, 2015).

Trots osäkerheterna i statistiken tyder uppgifterna på att antalet obehöriga stoppsignalpassager ökade under 2025.

Antalet obehöriga stoppsignalpassager är ett säkerhetsmått som många järnvägsföretag följer upp och använder i sitt säkerhetsarbete. Aktiviteter och resultat kopplade till detta redovisas närmare i kapitel 4.

3.3.2 Få allvarliga tågurspårningar

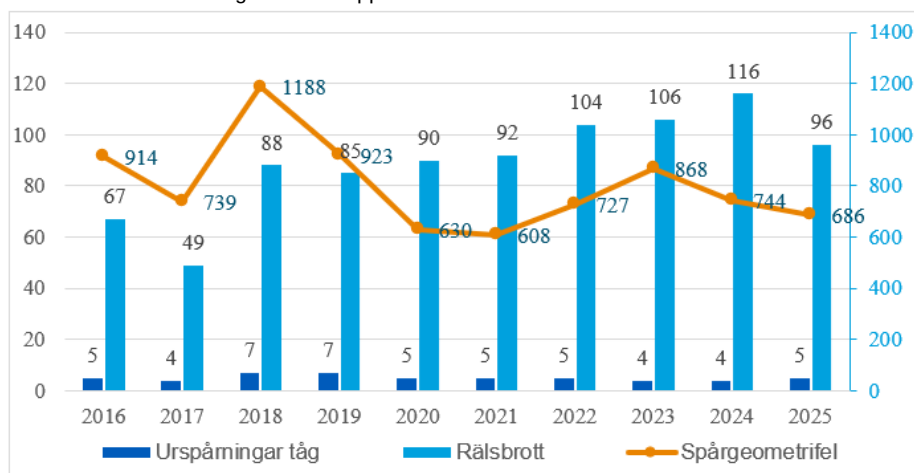
Totala skedde 5 allvarliga tågurspårningar 2025, vilket är i nivå med antalet allvarliga urspårningar under de senaste åren.

De flesta allvarliga tågurspårningar inträffade i godstrafiken och medförde materiella skador och förseningar. Det inträffade även en allvarlig urspårning med ett persontåg till följd av en solkurva. Urspårningen ledde inte till några personskador, men orsakade materiella skador och trafikstopp.

De allvarliga tågurspårningarna är generellt få (se figur 17) och variationerna mellan åren är små. Med undantag för 2018 och 2019 har det inträffat mellan 4 och 5 allvarliga urspårningar per år.

⁵ Implementation guidance for CSIs

Figur 17. Allvarliga urspårningar i samband med tågrörelse och rapporterade fel i infrastruktur som har lett till en sänkt hastighet eller stopp i trafik



Tågurspårningar kan ha flera olika orsaker. Direkta orsaker i järnvägsinfrastrukturen kan vara spårgeometrifel eller rälsbrott. Direkta fordonsrelaterade orsaker kan exempelvis vara hjulaxelbrott eller hjulfel. Urspårningar kan också uppstå genom en kombination av fel i infrastrukturen och på fordonen.

Utöver de händelser som rapporteras direkt till Transportstyrelsens telefonberedskap, rapporterar infrastrukturförvaltarna årligen ett antal säkerhetsindikatorer. Figur 17 visar antalet rälsbrott och spårgeometrifel per år.

Både antalet rälsbrott och antalet spårgeometrifel minskade under 2025. De flesta felen i infrastrukturen fanns i Trafikverkets anläggning. År 2025 rapporterades 61 rälsbrott och 411 spårgeometrifel, jämfört med 80 rälsbrott och 424 spårgeometrifel 2024.

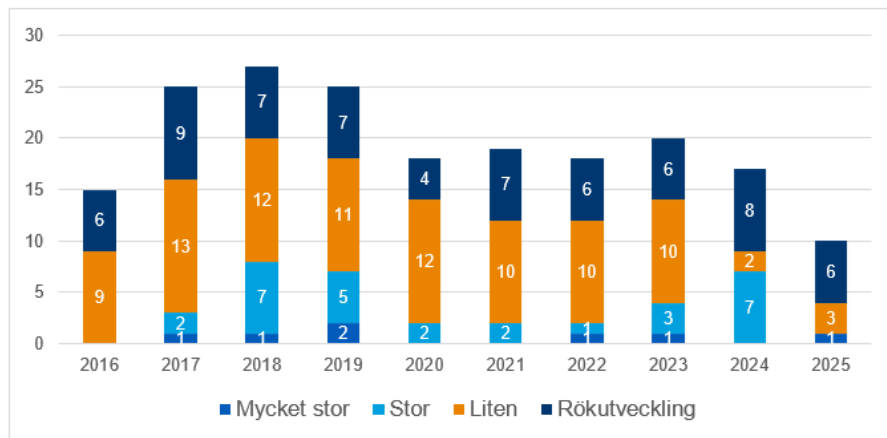
Spårgeometrifel rapporterades främst på Trafikverkets och Inlandsbanans anläggningar. Inlandsbanan rapporterade 229 spårgeometrifel under 2025, jämfört med 279 under 2024.

Inom det nationella järnvägssystemet var det SSAB:s infrastruktur som hade flest rälsbrott. SSAB rapporterade 14 rälsbrott under 2025, vilket var lika många som under 2024. Rälsbrotten kopplades bland annat till markrörelser. Dessutom medförde i vissa fall spill av flytande järn på spår under masugnen behov av spårbyte. Det bör noteras att SSAB:s järnvägsnät bara omfattar växlingsrörelser.

3.3.3 Färre allvarliga bränder

Inga allvarliga bränder i järnvägsfordon⁶ inträffade under 2025.

Figur 18. Till Transportstyrelsen rapporterade bränder i järnvägssystemet efter brandomfattning



De flesta bränder i järnvägssystemet klassas inte som allvarliga olyckor. Det beror på att personer nästa aldrig skadas och att de materiella skadorna sällan är så omfattande att händelsen uppfyller kriterierna för en allvarlig olycka.

Till Transportstyrelsen rapporteras varje år betydligt fler bränder än vad som framgår av statistiken över allvarliga olyckor. Det beror delvis på att det till en början ofta är svårt att bedöma vilka konsekvenser en brand kommer att få.

Figur 18 visar antalet rapporterade bränder, uppdelade efter en grov uppskattning av brandens omfattning. I denna rapport definieras en liten brand som en brand som kan släckas av personal med brandsläckare eller enkelt hanteras av räddningstjänsten. En stor brand är en brand som kräver en viss insats från räddningstjänsten, medan en mycket stor brand kräver en omfattande släckningsinsats.

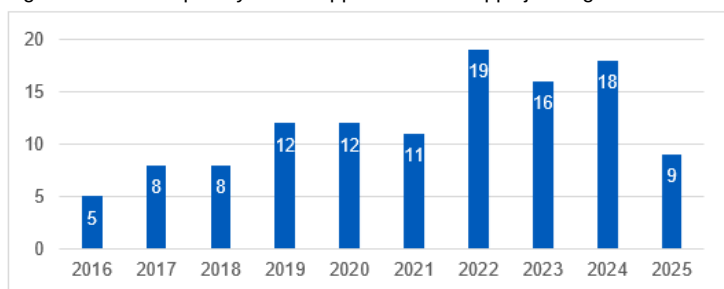
Statistiken över rapporterade bränder har inte varierat nämnvärt mellan åren.

3.3.4 Minskat antal av allvarliga utsläpp

Den vanligaste typen av utsläpp som rapporteras till Transportstyrelsen är när säkerhetsventilen i en cisternvagn med farligt gods öppnas för tryckutjämning. Även miljöfarliga utsläpp rapporteras till Transportstyrelsen, exempelvis när ett järnvägsfordon får ett fel som leder till läckage av hydraulolja eller bränsle i spårområdet.

⁶ Benämns som rolling stock på engelska.

Figur 19. Till Transportstyrelsen rapporterade utsläpp i järnvägen.



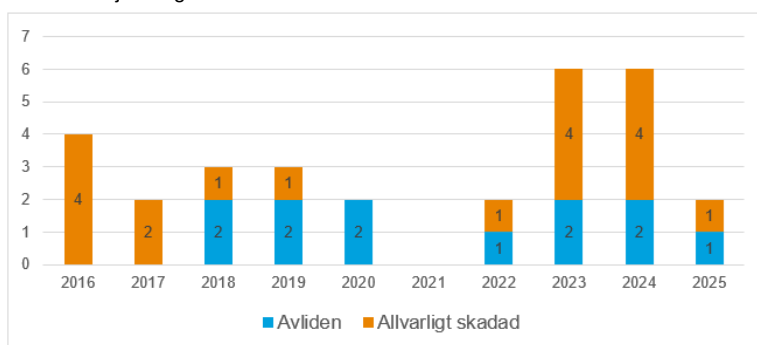
Figur 19 visar att antalet rapporterade utsläpp har minskat jämfört med tidigare år.

3.4 Anställda är fortsatt utsatta för höga risker

År 2025 omkom 1 anställd inom järnvägen och 1 skadades allvarligt, se figur 20.

Båda personerna var inblandade i samma olycka där ett tåg körde på 2 anställda som arbetade i spåret på en bangård. Händelsen klassas som en personolycka.

Figur 20. Anställda som allvarligt skadats eller avlidit 2016–2025 i det statliga och anslutande järnvägsnätet



Figur 20 visar att 12 anställda omkom under perioden 2016–2025. Av dessa omkom 9 i samband med rörelseformen växling och 3 i samband med tågfärd.

De anställda som omkom under växlingsarbete var inblandade i följande olyckstyper: urspårning (1), plankorsningsolycka (2) och personolycka (6). Vid urspårningen färdades den omkomne på en vagns fotsteg, föll av och omkom. Vid plankorsningsolyckorna färdades de omkomna också på vagnars fotsteg och blev påkörda av lastbilar vid obehövade plankorsningar inom eller i anslutning till industriområden. För de omkomna i personolyckor under växling var klämskador den vanligaste dödsorsaken.

Det förekom även fall där anställda föll av ett fordon och därefter blev överkörda av samma rörelse de färdades med.

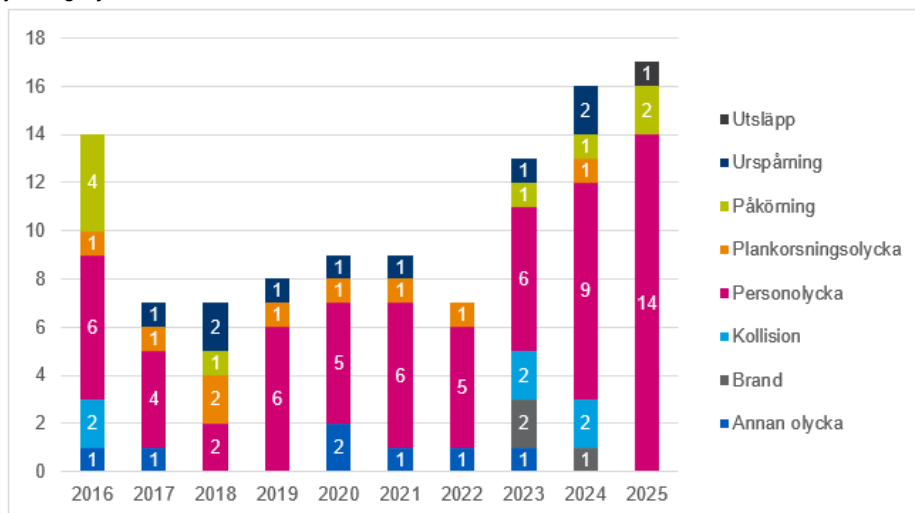
Av de tre anställda som omkom i samband med tågfärd omkom två i personolyckor under arbete i spåret. Den tredje, en lokförare, omkom i en plankorsningsolycka när det tåg som lokföraren framförde körde på en lastbil i en plankorsning.

Under tioårsperioden skadades 18 anställda allvarligt. Av dessa skadades 12 i samband med växling och 6 i samband med tågfärd.

De 12 anställda som skadades allvarligt vid växling skadades genom påkörning (2), urspårning (3) och personolycka (7). Personolyckorna omfattade bland annat klämskador, halkolyckor och händelser där anställda blev påkörda i spårmiljön.

De 6 anställda som skadades allvarligt i samband med tågfärd skadades vid två plankorsningsolyckor (2 skadade), en kollision mellan två järnvägsfordon (2 skadade) samt två personolyckor (2 skadade) där anställda blev påkörda av ett tåg.

Figur 21. Antal olyckor där anställda skadats eller avlidit på det statliga, fristående och anslutande järnvägssystemet 2016–2025.

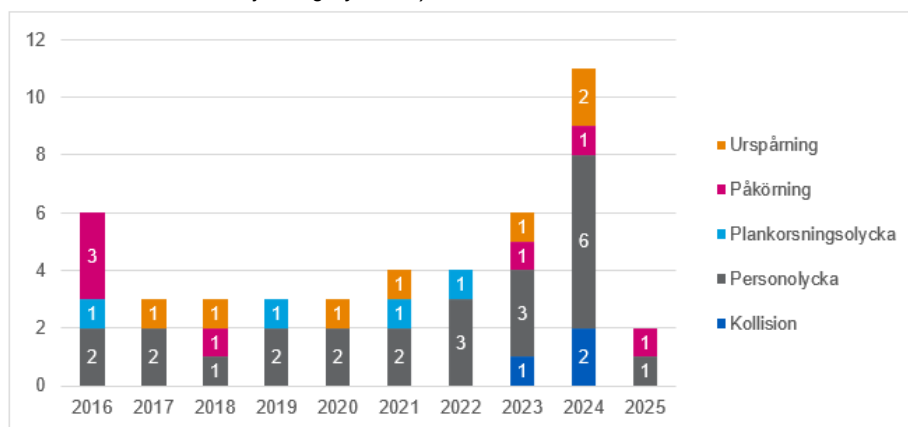


Åren 2016–2025 rapporterades 107 olyckor till Transportstyrelsen där anställda skadats (allt från lindrig till allvarlig skada) eller avlidit på den svenska delen av EU:s järnvägssystem och det nationella järnvägssystemet (industrier och fristående bana), se figur 21. Det är en tydlig ökning av olyckor där anställda har skadats under 2023, 2024 och 2025.

Personer som växlar ett fordon befinner sig ofta i en riskfylld, utsatt och oskyddad position utanpå eller i anslutning till växlingssättet som ska förflyttas. Trots låga hastigheter förolyckas personer när de ramlar av fordon

(i rörelse) eller när de i arbete på bangården blir på- eller överkörda av fordon. Olyckor sker även när växlingsrörelsen (som anställda befinner sig på) passerar oövakade plankorsningar. Där riskerar de att bli påkörd av något tungt vägfordon, och personen som färdas på fordonet kan bli klämd.

Figur 22. Antal olyckor där anställda skadats/avlidit i samband med rörelseform växling (på det statliga, fristående och anslutande järnvägssystemet) 2016–2025



Av de 107 olyckor som inträffat där anställda skadats under perioden 2016–2025 har ungefär hälften skett i samband med rörelseformen växling (45 stycken), se figur 22.

Relativt många olyckor där anställda skadades inträffade 2024. Antalet olyckor minskade till mer normala nivåer 2025.

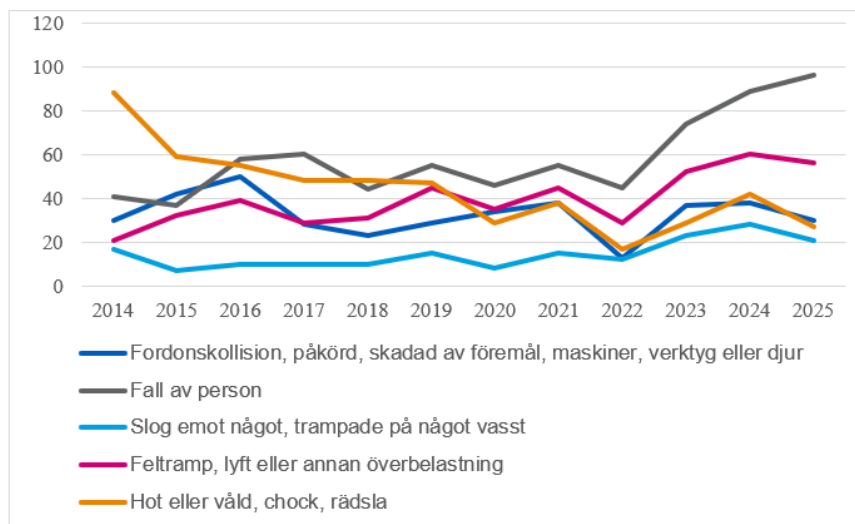
Transportstyrelsen saknar dock uppgifter om hur många växlingsjobb som utförs inom järnvägen i Sverige. Det gör att det är svårt att dra säkra slutsatser om huruvida antalet olyckor har ökat i relation till omfattningen av växlingsarbeten.

3.4.1 Övriga arbetsplatsolyckor minskade något

Anställdas säkerhet kan även speglas i Arbetsmiljöverkets statistik över arbetsplatsolyckor.

visar antalet anmälda olyckor som resulterade i sjukskrivning inom branschen landtransport – järnväg (Arbetsmiljöverket, 2026). Alla kategorier utom fall av person minskade 2025.

Figur 23. Anmällda arbetsolyckor inom arbetsbransch järnväg efter olycksorsak, kombination av orsak, uttag från Arbetsmiljöverkets statistikportal (dödsolyckor är exkluderade från statistiken).



Arbetsmiljöverket startade en tillsyn över järnvägsområdet 2022 och branschen har därmed fått ett ökat fokus inom arbetsmiljöområdet. Ökningen av olyckor sedan 2023 (enligt figur 23) kan därför vara en effekt av ökad rapporteringsbenägenhet.

4 Säkerhetsinsatser under 2025

Detta kapitel redovisar en del av de säkerhetsinsatser som aktörer inom järnvägen genomförde under 2025.

Vissa siffror presenteras i kapitlet, men underlaget är varken heltäckande eller en tillförlitlig indikator på vilka förbättringar som faktiskt har skett i systemet. Det är därför inte relevant att analysera vilken effekt insatserna har haft.

Syftet med kapitlet är i stället att beskriva vilka frågor som har lyfts och uppmärksammats bland aktörerna.

4.1 JNS-arbete under 2025

Joint Network Secretariat (JNS) utgör Europeiska unionens järnvägsbyrås (ERA) stöd vid katastrofala olyckor inom unionen. JNS lämnar rekommendationer för att stödja medlemsstaterna i arbetet med att uppfylla de gemensamma säkerhetsmålen.

Alla aktörer inom järnvägssystemet kan begära att en JNS-utredning inleds. Arbetet leds av en ERA-ledd panel bestående av ERA och representanter från europeiska säkerhetsmyndigheter. Panelen värderar varje ansökan,

beslutar om en utredning ska startas, vilket förfarande som ska väljas, föreslår nyckelfrågor och problemställningar samt nominerar den särskilda arbetsgrupp som ska genomföra utredningen. Arbetsgruppen består vanligtvis av representanter från olika berörda parter, såsom säkerhetsmyndigheter samt järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas europeiska intresseorganisationer, med flera.

4.1.1 Olyckan i Gotthard-tunneln

I augusti 2023 spårade ett godståg ur i Gotthardtunneln i Schweiz till följd av ett skadat hjul. Skadorna på tunneln blev omfattande och reparationsarbetet tog mer än ett år. Detta ledde till att kapaciteten på en av Europas viktigaste transportvägar genom Alperna var halverad under perioden.

Sedan mitten av 2025 deltar Transportstyrelsen i JNS-gruppens arbete med att ta fram nya rekommendationer. Arbetet har resulterat i nya rekommendationer, framför allt avseende hur sprickor i hjul ska kunna upptäckas innan en olycka inträffar. En av de viktigaste rekommendationerna som man har enats om gäller gränsdragningen mellan underhåll inom ECM-funktionen och klargöring före avgång. Arbetet visar att det finns stora variationer mellan länder, både när det gäller möjligheterna att upptäcka begynnande sprickor och utbildningen av personalen som ansvarar för att klargöra fordonen.

I slutet av 2025 kom slutversion 4.0 av JNS-rapporten ut, men den ersattes nu 2026 av version 5.0 som publicerades 7 augusti 2026 på ERA:s hemsida (ERA, 2026a).

4.1.2 Sidovindar "Crosswind"

Efter olyckan på Stora Bältbron 2021 etablerades en JNS-grupp med fokus på sidovindar. Gruppen består av två undergrupper: Acceptable Means of Compliance (AMOC) och Risk Assessment. Gruppens mål är att harmonisera säkerhetsåtgärder och hantera operativa risker kopplade till starka vindar som påverkar järnvägstrafiken.

Under 2025 fortsatte JNS arbetet inom båda undergrupperna och i maj 2026 uppdaterades AMOC:en om lastsäkring (ERA, 2026b).

4.2 Två statliga haveriutredningar

Statens haverikommission (SHK) ansvarar för statliga utredningar av olyckor och tillbud av särskilt intresse. Under 2025 publicerade SHK två undersökningar av järnvägsolyckor.

4.2.1 Urspårning med det olastade malmtåget 9915 på Malmbanan

Sammanfattning av händelsen

Den 24 februari 2024 spårade ett godståg ur vid Vassijaure driftplats på Malmbanan mellan Narvik i Norge och Kiruna. Tåget bestod av två lok och 62 tomma malmvagnar. Inga personskador uppstod, men däremot skadades både infrastruktur och fordon.

Från Riksgränsen och vidare in på den svenska sidan rådde frisk till hård sydostlig vind. Lufttemperaturen låg över noll medan marken höll minusgrader. Vinden förde med sig blötsnö som packades och frös till hårda drivor på marken.

Tåget behövde stanna utanför Vassijaure i nästan en timme eftersom arbeten pågick inne på driftplatsen. Föraren stannade tåget relativt skyddat inne i två snögallerier. Under uppehållet förflyttades tåget en kort sträcka flera gånger. Ett hål i väggen på ett av snögallerierna gjorde att snö kunde driva in med vinden och packas på spåret under vagnarna.

När tåget fortsatte lyfte den packade snön upp några hjul och vagnar från rälen. Spåret låg i en kurva och sidokrafter gjorde samtidigt att hjulflänsarna klättrade över den inre rälen, vilket ledde till urspårningen. De urspårade hjulaxlarna och vagnarna rullade med tåget i 1,2 kilometer in på Vassijaure driftplats innan urspårningen förvärrades och tåget nödbromsades till stopp.

Orsaker till olyckan

Den direkta orsaken till urspårningen var att hjulaxlar med låg axellast lyftes upp av packad snö samtidigt som sidokrafter fick hjulflänsar att klättra över rälen och spåra ur.

Det långa uppehållet gjorde att snö hann driva in under vagnarna. En bidragande orsak var att den hårda vinden i kombination med temperaturskillnaderna mellan luft och mark skapade snödrev med hård och packad snö i spåret. Ytterligare en bidragande orsak var att ett hål i väggen på snögalleri 14 underlättade för snö att driva in på spåret och under vagnarna. Den sydostlig vindriktningen kan också ha bidragit till ökad drivbildning i snögalleri 14. Vid inspektion och besiktning hade ingen upptäckt och åtgärdat hålet i väggen på snögalleri 14.

Operativa regler och rutiner hade inte hanterat riskerna med svårforcerad drivbildning av snö under stillastående vagnar med låg axellast.

Åtgärder utifrån säkerhetsrekommendationer:

Två säkerhetsrekommendationer ställdes från SHK till Trafikverket, och i Trafikverkets svar finns bland annat

- Trafikverket ser över konstruktion och underhåll av snögallerier i syfte att skydda spåret mot snödrev och svårforcerad drivbildning.
- En kompletterande åtgärdsbeskrivning inom baskontraktet tas fram för att hantera både akuta och mindre åtgärder som identifieras genom säkerhetsbesiktningar eller akuta inrapporterade fel på snögallerierna efter Malmbanan.
- Kontraktsmallar kompletteras så att både mindre och akuta underhållsåtgärder omfattas av nya basunderhållskontakt.
- Klimatanpassningsåtgärder genomförs för befintliga snögallerier för att säkerställa bärighet och funktion. Förberedande åtgärder och projektering pågår, och produktion och byggnation planeras under 2026–2030.
- Trafikverkets samtliga snögallerier har märkts upp för att underlätta och förbättra besiktningsarbetet.

4.2.2 Urspårning med godståg 9914 på Malmbanan

Sammanfattning av händelsen

Den 17 december 2023 spårade ett lastat malmtåg ur med ett hjul på Malmbanan nära Tornehamn, mellan Kiruna och Narvik. Hjulet, och senare båda hjulen på samma axel, rullade urspårade på en sträcka av 15 kilometer och orsakade omfattande skador på spåret. Vid Vassijaure driftplats förvärrades urspårningen, vilket ledde till att flera fordon spårade ur och ytterligare skador uppstod på infrastrukturen. Olyckan medförde inga personskador.

Utredningen visar att hjulet brast från löpbanan till navet på hjulaxeln, förlorade sin presspassning i navet, försköts inåt på axeln och spårade ur innanför den högra rälen i färdriktningen. Brottet började i en utmattningsspricka på hjulflänsens baksida och utvecklades till ett snabbt sprödbrott i hela sprickans utbredning fram till navet.

Tekniska undersökningar visar att hjulet uppfyllde gällande krav och standarder. Det framkom inte heller några avvikelser i underhållet av hjulaxeln.

Hjulskadan orsakades sannolikt av en kombination av ogynnsamma och samverkande faktorer som tidigare inte bedömts i relation till riskerna för utmattningssprickor i flänsen och sprödbrott som fortplantar sig till navet.

Simuleringar och beräkningar av olika lastfall visar att dragspänningar och utmattningssprickor kan uppkomma i hjulflänsen. För att få ett mer heltäckande underlag som kan ligga till grund för reviderade dimensionerings- och underhållskriterier, krävs ytterligare studier och mer detaljerade analyser.

Orsaker till olyckan

Den direkta orsaken till urspårningen var att ett hjul försköts på sin axel. Förskjutningen orsakades av ett brott till följd av en utmattningsspricka i hjulflänsen fram till navet. Det medförde att hjulet förlorade sin presspassning mot axeln.

De lastfall och faktorer som gav upphov till utmattningssprickan och ledde till brottet bedöms ha samverkat på ett ogynnsamt sätt och legat nära materialets hållfasthetsgränser. De lastfall och faktorer som leder till utmattningssprickor i flänsen har inte heller ingått i den normala dimensioneringen eller i underhållskriterier för järnvägshjul.

Åtgärder utifrån säkerhetsrekommendationer

Inga säkerhetsrekommendationer lämnades av SHK i denna utredning.

4.3 Arbetsmiljöverkets förbud mot åkning på fordon

Förbudet som Arbetsmiljöverket utfärdade 2024 mot att stå eller åka utanpå fordon under färd följdes upp av Arbetsmiljöverket 2025. Uppföljningen visade att personal inte längre står eller åker utanpå fordon under färd. Numera går man exempelvis bredvid fordonen eller använder kameror, där det är möjligt. Det är dock ännu för tidigt att bedöma vilka effekter förändringarna har fått.

Förbudet gäller för närvarande bara Green Cargo, vilket innebär att även uppföljningen endast omfattade dem. Arbetsmiljöverket kommer dock framöver även att granska andra företag med liknande typ av verksamhet. Om Arbetsmiljöverket identifierar samma problem hos andra företag kan ytterligare förbud utfärdas. Även Transportstyrelsen kommer att följa utvecklingen genom tillsyn.

4.4 Transportstyrelsens aktiviteter

4.4.1 Aktiviteter inom tillståndsgivning

I och med införlivandet av det fjärde järnvägspaketet den 1 juni 2022 infördes nya tillståndstyper. För infrastrukturförvaltare på det nationella järnvägssystemet infördes nationellt infrastruktur tillstånd. För järnvägsföretag på EU:s järnvägssystem infördes gemensamt säkerhetsintyg. Under en övergångsperiod, fram till och med den 31 oktober 2025, skulle samtliga berörda tillståndshavare ha förnyat sitt tillstånd enligt den nya lagstiftningen.

I detta kapitel benämns tillståndshavare som tidigare haft tillstånd enligt de äldre tillståndstyperna och som övergår till de nya tillstånden som ”förnyelser”. Gruppen ”återkallade” avser tillståndshavare som själva har valt att återkalla sina tillstånd och därmed inte längre har ett tillstånd.

Säkerhetstillstånd

Under 2025 hanterade Transportstyrelsen 55 säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare (se figur 24). Av dessa ansökningar beviljades alla utom ett.

Figur 24. Antal säkerhetstillstånd per år och uppdelat på nya, förnyade och återkallade

	2022	2023	2024	2025
Nya	12	1	2	2
Förnyade	58	34	26	52
Återkallade	29	5	2	0

Nationellt infrastrukturstillstånd

Nationellt infrastrukturstillstånd har ersatt många av de säkerhetstillstånd som tidigare utfärdades för exempelvis privata järnvägsnät för egen godstrafik. Dessa tillstånd kallades tidigare säkerhetstillstånd för industrispår. Säkerhetstillstånd som utfärdades före den 1 juni 2022 gäller till dess att de förnyas, dock längst till och med den 31 oktober 2025.

Transportstyrelsen tog hand om 52 nationella infrastrukturstillstånd 2025, se figur 25.

Figur 25. Antal nationella infrastrukturstillstånd (NIT) per år och uppdelat på nya, förnyade och återkallade

	2022	2023	2024	2025
Nya	18	3	0	6
Förnyade	0	73	51	38
Återkallade	0	3	3	8

Den vanligaste orsaken till att ett infrastrukturstillstånd återkallas är att tillståndshavaren själv begär det. De vanligaste skälen till sådana begäranden är att verksamheten har bytt ägare eller att järnvägstrafiken har upphört och ersatts av vägtransporter.

Gemensamt säkerhetsintyg

Transportstyrelsen behandlade 13 ärenden om gemensamma säkerhetsintyg 2025, se figur 26.

Av de befintliga gemensamma säkerhetsintygen återkallades 1 på tillståndshavarens egen begäran.

Figur 26. Antal gemensamma säkerhetsintyg per år och uppdelat på nya, förnyade och återkallade

	2022	2023	2024	2025
Nya	4	3	2	5
Förnyade	15	12	14	7
Återkallade	0	5	1	1

Nationella trafiksäkerhetstillstånd

Under 2025 handlades 4 ärenden om nationella trafiksäkerhetstillstånd (NTT) år 2025, se figur 27.

Figur 27. Antal nationella trafiksäkerhetstillstånd per år och uppdelat på nya, förnyade och återkallade

	2022	2023	2024	2025
Nya	2	1	3	1
Förnyade	1	1	0	0
Återkallade	0	0	2	3

Särskilt tillstånd för utbildningsanordnare och examinatorer (UA/EX)

Den som vill bedriva utbildning, vara utbildningsanordnare, eller genomföra prov som examinator för lokförare, enligt lagen om behörighet för lokförare, måste ha ett särskilt tillstånd från Transportstyrelsen. För att få tillstånd krävs att verksamheten har ett ledningssystem som säkerställer att den uppfyller och följer upp kraven för utbildnings- och provverksamheten.

Samtliga aktörer som har tillstånd bedriver både utbildnings- och provverksamhet och har därför tillstånd som både utbildningsanordnare och examinator.

Under 2025 behandlade Transportstyrelsen 4 ansökningar om sådana tillstånd, se figur 28.

Figur 28. Antal tillstånd gällande UA/EX per år och uppdelat på nya, förnyade och återkallade

	2022	2023	2024	2025
Nya	3	3	0	1
Förnyade	9	9	5	2
Återkallade	0	0	2	1

Lokförarbevis

För att få arbeta som lokförare krävs både ett förarbevis och ett kompletterande intyg. Förarbeviset utfärdas av Transportstyrelsen och är giltigt i hela EU.

Ett förarbevis är giltigt i tio år och måste därefter förnyas. Om kraven för att ha beviset inte längre är uppfyllda kan Transportstyrelsen återkalla det. Lokföraren kan också själv begära att förarbeviset återkallas, till exempel vid pensionering eller när anställningen som lokförare upphör.

Transportstyrelsen behandlade 952 ärenden om förarbevis 2025, se figur 29.

Figur 29. Antal lokförarbevis per år och uppdelat på nya, förnyade och återkallade

	2022	2023	2024	2025
Nya	427	574	665	485
Förnyade	1 566	1 301	229	213
Återkallade	422	337	242	254

Särskilt tillstånd för läkare och psykologer

För att få genomföra medicinska eller psykologiska undersökningar av lokförare och personer som ansöker om lokförarbevis krävs ett särskilt tillstånd⁷ från Transportstyrelsen.

Tillståndet utfärdas antingen för läkare eller för psykologer och gäller i fem år.

Under 2025 behandlade Transportstyrelsen 59 ärenden om särskilt tillstånd för läkare, se figur 30.

Figur 30. Antal särskilt tillstånd för läkare per år, fördelat på nya, förnyade och återkallade tillstånd

	2024	2025
Nya	25	21
Förnyade	11	25
Återkallade	11	13

Under 2025 behandlade Transportstyrelsen 2 ärenden om särskilt tillstånd för psykologer, se figur 31.

Figur 31. Antal särskilt tillstånd för psykologer Antal psykologer per år och uppdelade på nya, förnyade och återkallade

	2024	2025
Nya	1	1
Förnyade	0	0
Återkallade	2	1

⁷ Enligt lagen (2011:725) om behörighet för lokförare

Gränsöverskridande samverkan

När ett järnvägsföretag ansöker om ett gemensamt säkerhetsintyg ska företaget ange i vilka medlemsstater trafiken ska bedrivas. Om trafiken omfattar flera medlemsstater eller om järnvägsföretaget själva väljer det, ansvarar Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) för handläggningen och utfärdandet av säkerhetsintyget. De berörda medlemsstaterna deltar i handläggningen för att säkerställa att de nationella kraven är uppfyllda.

Transportstyrelsen deltog 2025 i handläggningen av 4 ansökningar om gemensamt säkerhetsintyg som avsåg trafik i flera medlemsstater.

Ett av ärendena behandlades tillsammans med Finland och avsåg trafik till gränsstationen i Haparanda.

Av de 13 gemensamma säkerhetsintyg som behandlades under året var följande fyra järnvägsföretag föremål för gränsöverskridande samverkan:

- VR Sverige AB
- Pro Train Trafik AB
- SHN Cargo AB
- Fenniarail Oy.

Samverkan bidrar till att säkerställa att järnvägsföretag som bedriver trafik över nationsgränser uppfyller både EU-gemensamma säkerhetskrav och nationella säkerhetskrav.

Fordonsgodkännande – godkända, nyregistrerade och skrotade

Förflyttningen av fordon i det nationella fordonsregistret till det europeiska fordonsregistret har genomförts. Det nationella registret innehåller numera endast fordon som inte omfattas av driftkompatibilitetsdirektivet. När 2025 var över fanns 2 034 järnvägsfordon som var godkända och inte avställda i det nationella fordonsregistret jämfört med 1 892 år 2024. Under 2025 nyregistrerades 38 godkända fordon⁸ och 10 fordon skrotades.

4.4.2 Fortsatt många aktiviteter inom tillsyn

Transportstyrelsen genomförde 42 tillsynsaktiviteter mot järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare 2025. De flesta genomfördes genom fysiska möten med aktörerna. Men även digital tillsyn gjordes i viss omfattning, om än färre än föregående år. Utöver de 42 tillsynerna genomfördes 10 brev tillsyner, varav 1 var en uppföljande tillsyn. Av brev tillsynerna omfattade 4 säkerhetsstyrningssystemets hantering av risker vid klimatförändringar, exempelvis extremväder. Det gjordes även 4 tillsyner mot utbildningsanordnare och examinators.

⁸ Inkluderar även nyregistrerade tidsbegränsade godkända järnvägsfordon.

Syftet med tillsyn är att kontrollera att tillståndshavarna har ett säkerhetsstyrningssystem som är anpassat till verksamheten och fungerar i praktiken. Tillsynen ska också säkerställa att verksamheterna uppfyller och tillämpar de krav som gäller för att bedriva en säker verksamhet. Vid varje tillsyn identifieras iakttagelser som redovisas för tillståndshavaren vid ett slutmöte. Om iakttagelsen är av sådan art att det pekar på att säkerhetsstyrningssystemet inte uppfyller gällande krav föreläggs tillståndsinnehavaren att åtgärda bristen genom att vidta åtgärder och redogöra dessa för Transportstyrelsen.

Vid de 42 tillsynerna mot järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som genomfördes under 2025 förelades om sammanlagt 96 brister att åtgärda. Det motsvarar i genomsnitt 2,3 brister per tillsynad verksamhet. Under året återkallades inga tillstånd efter tillsyn. I en tillsyn mot utbildningsanordnare och examinators beslutade Transportstyrelsen om förbud mot fortsatt verksamhet. Med anledning av den allvarliga olyckan på Malmö driftplats genomförde Transportstyrelsen en tillsyn mot Trafikverket som medförde ett föreläggande och ett vitesföreläggande.

Även 2025 var kompetensstyrning området där flest brister identifierade: vid 21 av 42 tillsynsaktiviteter. Att kompetensstyrning är det område där flest brister upptäcktes innebär inte nödvändigtvis att det är sämre hanterat än andra delar av säkerhetsstyrningssystemet. Resultatet kan också påverkas av hur tillsynen genomfördes och vilka områden som granskades. Att kompetensstyrning sticker ut i statistiken beror sannolikt på att området ingick i många tillsynsaktiviteter under året och därmed granskades hos många olika tillståndshavare.

Urvalet av granskningsområden varierar mellan tillsynsaktiviteterna, för att säkerställa att hela säkerhetsstyrningssystemet blir belyst över tid hos varje tillståndshavare.

Transportstyrelsen fortsatte 2025 att bedriva tillsyn utifrån myndighetens riskmodell och de beslutade tillsynsinriktningarna. Tillsynsinriktningarna togs ursprungligen fram 2022 med stöd av erfarenheter från den egna tillsynen, uppgifter från händelser som anmälts till Transportstyrelsens telefonberedskap och säkerhetsrekommendationer lämnade av Statens haverikommission (SHK).

Transportstyrelsen har beslutat att behålla vissa tillsynsinriktningar över tid för att kunna följa utvecklingen och identifiera trender inom de olika riskområdena. Samtidigt anpassas varje tillsyn till den verksamhet som det granskade företaget eller organisationen bedriver.

Tillsynsinriktningarna kompletterar den ordinarie tillsynen, där målet är att systematiskt granska samtliga delar av tillståndshavarnas

säkerhetsstyrningssystem. Syftet är att säkerställa att säkerhetsstyrningssystemet fortfarande tillämpas och uppfyller gällande krav. Arbetssättet ligger också i linje med Transportstyrelsens ansvar att följa upp de tillstånd som myndigheten har beslutat om.

Transportstyrelsen provade 2024 att genomföra några tillsyner som helt utgick från tillsynsinriktningarna. Arbetssättet utvecklades vidare under 2025 genom ett extra fokus på områdena

- risker vid arbetsuppgifter kopplade till växling inklusive OSPA och plankorsningar
- risker vid användandet av kompositbromsblock
- risker relaterat till last och lastsäkring

Utöver detta skedde tillsyner med temat underhåll av infrastruktur och klimatanpassningar i syfte att förhindra urspårningar.

Genom dessa riktade tillsyner vill Transportstyrelsen öka tillståndshavarnas medvetenhet om de största riskerna i spårtrafiksystemet. Ambitionen är att tillsynen ska bidra till ett mer proaktivt säkerhetsarbete inom spårtrafiken.

Tillsyn inom området arbete i spåret

Transportstyrelsen genomförde en tillsyn som omfattade olyckor och tillbud vid arbete i spåret. Syftet var att granska en infrastrukturförvaltare, efter genomförda utredningar, vidtar effektiva åtgärder för att förhindra att liknande händelser inträffar igen. Tillsynen resulterade i ett föreläggande.

Bakgrunden till tillsynen var att både Transportstyrelsens och infrastrukturförvaltarens statistik visar att antalet händelser vid arbete i spåret inte minskar. Statistiken visar också att Sverige inte når de europeiska trafiksäkerhetsmålen när det gäller omkomna och allvarligt skadade anställda inom järnvägen.

Den genomförandeplan som infrastrukturförvaltaren tagit fram i samband med framtagande av åtgärderna, utvärderades och blev ett villkor i infrastrukturförvaltarens säkerhetstillstånd, som förnyades i oktober 2025. Villkoret är att infrastrukturförvaltarens senast den 11 januari 2027 ska komma in med ett underlag som visar att de tagit fram dokumenterade åtgärder och förfaranden för att uppfylla kravet i 7.1.1.a (EU) 2018/762. Det innebär att olyckor och tillbud rapporteras, registreras, utreds och analyseras för att fastställa de bakomliggande orsakerna.

Föreläggande vid vite efter allvarlig olycka

I april 2025 inträffade en allvarlig personolycka vid Malmö driftplats. Två personer som utförde arbete i spåret blev påkörda av ett tåg i hög hastighet.

Med anledning av olyckan genomförde Transportstyrelsen en tillsyn av en infrastrukturförvaltare. Tillsynen resulterade i ett föreläggande och ett vitesföreläggande. Arbetet ledde sammantaget till flera riskreducerande åtgärder, både omedelbara och långsiktiga.

De omedelbara åtgärderna omfattade

- sänkt hastighet på sträckor där tågvarning är tillåten
- krav på dokumenterad riskbedömning vid egenförflyttning i spårområdet
- införande av en ny funktion hos basentreprenörerna
- införande av kompletterande el- och trafiksäkerhetsuppföljning, inklusive uppdaterat stöd till projektteamen.

I 2025 redovisade infrastrukturförvaltaren en utvärdering av åtgärderna som vidtagits efter olyckan i Malmö, men arbetet med att stärka säkerheten vid arbete i spåret kommer även att fortsätta under 2026.

Förbud mot verksamhet som utbildningsanordnare

Transportstyrelsen utförde 2025 en tillsyn mot en aktör inom området utbildning av lokförare. Syftet var att granska om verksamheten hade ett ändamålsenligt och fungerande kvalitetsstyrningssystem samt om gällande krav tillämpats på ett sätt som säkerställer en säker utbildningsverksamhet. Tillsynen genomfördes under sensommaren och hösten 2025 genom bland annat besök på verksamhetsorterna och intervjuer med utbildningsledare. Det gjordes även stickprovskontroller inom vissa områden där företaget representerades av koordinator, lärare, studerande, operativa chefer och tidigare nämnda utbildningsledare.

Verksamheten redovisade åtgärder för att komma till rätta med de brister som identifierats. Transportstyrelsen bedömde dock att åtgärderna inte var tillräckliga, och den tidigare bedömningen av bristerna kvarstod.

Transportstyrelsen identifierade i samband med tillsynen av verksamheten så pass allvarliga brister i implementeringen och tillämpningen av verksamhetens kvalitetsstyrningssystem, att myndigheten beslutade att förelägga om förbud. Verksamheten brister i styrning och kontroll på de lokförarutbildningar som bedrivs på uppdrag av kommunerna i Kristinehamn och Nässjö.

Efter att verksamheten genomfört ytterligare åtgärder och lämnat kompletterande underlag bedömde Transportstyrelsen att bristerna hade åtgärdats. Förbudet hävdes därför i början av 2026.

Lastsäkring och farligt gods

Bristfällig lastsäkring vid järnvägstransporter innebär en allvarlig risk för både människor och miljö. Transportstyrelsens tillsyner 2025 visade att brister i last och lastsäkring fortfarande är vanliga inne i lastenheterna. Flera

av bristerna var allvarliga och avsåg transporter med tungt gods. Tungt gods som inte är korrekt säkrat innebär en oacceptabelt hög risk.

Transportstyrelsen utförde 5 tillsyner 2025 vid terminaler och hamnar. Totalt inspekterades 32 lastenheter. Av dessa hade 18, motsvarande drygt hälften, så allvarliga brister i lastsäkringen att de förbjöds att transporteras vidare med tåg tills bristerna hade åtgärdats. Vid två av tillsynstillfällena kontrollerades även 13 vagnar med farligt gods. Inga brister konstaterades när det gäller märkning eller teknisk utrustning.

Transportstyrelsens tillsyner inom lastsäkring bedöms i stor grad kunna bidra till pålitliga och säkra transporter som gynnar utformningen av ett väl fungerande transportsystem. Ett ytterligare steg i detta är nu att få branschen att arbeta med riskkontrollåtgärder med sina samarbetspartners. Det innebär att järnvägsföretagen upprättar avtal med sina samarbetspartners där det framgår hur last och lastsäkring ska utföras i lastenheterna för att säkerheten ska upprätthållas för transporter med tåg.

Ett mer systematiskt arbete med lastsäkring bidrar till säkrare godstransporter, vilket bör kunna stärka järnvägens konkurrenskraft som transportmedel för både korta och långa transporter.

Tillsynsverksamhet i siffror

Under 2025 arbetade 14 inspektörer med tillsyn inom den spårbundna trafiken på Transportstyrelsen.

Det totala antalet timmar som lades på tillsyn minskade jämfört med 2024. Därutöver förändrades fördelningen mellan olika tillsynsområden. Tillsynen av infrastrukturförvaltare ökade, medan tillsynen av järnvägsföretag minskade. Tillsynen av transporter av farligt gods ökade marginellt under året.

Även tillsynen av utbildningsanordnare och examinatorer minskade jämfört med föregående år. Även färre timmar lades på trafikmedicinsk tillsyn och tillsyn av enheter med ansvar för underhåll (ECM) under 2025. Orsaken till minskningen inom området ECM är att Transportstyrelsen inte längre har mandatet att utfärda tillstånd inom området. Detta sker numera genom privata certifieringsorgan. Därmed minskar tillsynerna av dessa tillstånd över tid för att helt upphöra när det sista av Transportstyrelsen utfärdade tillståndet upphör (2026).

Figur 32. Transportstyrelsens tillsynsverksamhet inom spårtrafik

Tillsynstyp	2020		2021		2022		2023		2024		2025	
	Antal timmar	Antal anställda	Antal timmar	Antal anställda	Antal timmar	Antal anställda	Antal timmar	Antal anställda	Antal timmar	Antal anställda	Antal timmar	Antal anställda
Systemtillsyn – järnvägsföretag	4 691	7	5 613	7	5 320	8	9 987	12	10 428	13	8 599	14
Systemtillsyn – infrastrukturförvaltare	5 246	5	5 720	5	6 539	7	7 942	12	11 982	13	12 820	14
Riktad tillsyn – farligt gods	846	3	448	3	705	3	794	3	1 009	3	1 033	4
Trafikmedicinsk tillsyn	113	1	134	1	105	1	86	1	108	1	77	1
Tillsyn av examinatorer och utbildningsorganisationer	170	1	186	2	763	3	2 099	4	1 723	4	1 504	4
Tillsyn av ECM	247	2	330	5	168	5	89	4	50	4	30	4

Med antal anställda avses antalet medarbetare med kompetens inom respektive tillsynsområde, inte det totala antalet anställda inom tillsynsverksamheten. För området trafikmedicinsk tillsyn har inga tillsyner genomförts, utan tiden som lagts handlar mer om att svara på frågor med mera.

Figur 33. Antal tillsyner uppdelat på olika områden.

Tillsynsområden	2023	2024	2025
Utbildningsanordnare/examinatorer	9	8	4
ECM	2	1	1
Infrastrukturförvaltare	30	24	37
Järnvägsföretag	25	36	37
Farligt gods	4	14	4
Tunnelbana/spårväg	3	11	6
Summa	73	94	89

År 2025 slutförde Transportstyrelsen totalt 89 tillsyner, jämfört med 94 år 2024, se figur 33.

4.4.3 Andra säkerhetsaktiviteter

Regeringsuppdrag om att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd

Regeringens arbete med att motverka hot från våldsbejakande extremism och terrorism omfattar även transportsystemet och dess resenärer. Regeringen fortsatte 2025 arbetet med att ta fram ett lagförslag om kollektivtrafikskydd. Syftet är att säkerställa ett enhetligt och systematiskt arbete för att skydda kollektivtrafiken mot allvarliga olagliga handlingar vid utpekade bytespunkter och hos särskilt utsedda transportörer.

Trafikverket och Transportstyrelsen överlämnade 2025 ett förslag om ett nationellt program för kollektivtrafikskydd till regeringen. Enligt förslaget ska programmet ange en gemensam inriktning för arbetet med kollektivtrafikskydd, beskriva kollektivtrafiksystemets struktur och de

aktörer som verkar inom det. Programmet ska även underlätta aktörernas arbete genom att initiera och stärka förutsättningsskapande åtgärder som staten, genom sina myndigheter, kan bidra med.

Kompositbromsblock

Det forsknings- och innovationsprojekt om kompositbromsblock i vintermiljö som inleddes 2024 fortsatte 2025 med praktiska tester i testbänk. Resultaten visade tydligt att vissa typer av kompositbromsblock fungerar bättre än andra i kalla och fuktiga vinterförhållanden. En slutrapport har tagits fram med resultaten från testerna. Syftet är att använda resultaten för att utveckla bättre krav på kompositbromsblock för vinterförhållanden och därigenom bidra till en säker framföring av järnvägsfordon även vintertid.

2025 genomförde Transportstyrelsen även en enkätundersökning bland järnvägsföretag som använder eller förväntas använda fordon med kompositbromsblock. Till skillnad från den tidigare undersökningen 2023, som endast riktades till godstrafikföretag, omfattade enkäten denna gång även företag inom persontrafik och underhåll.

Flera av de svarande uppgav att användningen av kompositbromsblock påverkar verksamheten. Den vanligaste konsekvensen är behovet av att planera trafiken med nedsatt hastighet beroende på antalet fordon utrustade med kompositbromsblock. Flera företag lyfte också att osäkerhet kring bromsverkan, och i vissa fall risken för utebliven bromsverkan, påverkar lokförarnas arbetsmiljö.

Ett fall av helt utebliven bromsverkan rapporterades i enkäten. Händelsen inträffade med ett växlingslok utrustat med kompositbromsblock som rullade in i en stoppbock på en bangård. Hastigheten var låg vid olyckstillfället.

Enkäten visade även att problem med nedsatt eller utebliven bromsverkan främst uppstår vid låga hastigheter i kall och fuktig väderlek. Till skillnad från gjutjärnsbromsblock, har kompositbromsblock en begränsad slipande effekt mot hjulen och utvecklar mindre friktionsvärme. Det kan leda till att is och fukt inte avlägsnas lika effektivt, vilket försämrar bromsverkan under vissa vinterförhållanden.

Klimatanpassningsarbete

Klimatförändringar kan påverka bland annat säkerheten och tillgängligheten för järnvägen. Därför är det viktigt att förbereda infrastruktur och verksamheter på de klimatförändringar som redan märks av och de som oundvikligen kommer i framtiden.

Transportstyrelsen har en skyldighet att, inom ramen för sitt uppdrag, initiera, stödja och utvärdera arbete med klimatanpassning.

Transportstyrelsen har uppdaterat sin handlingsplan för klimatanpassningsarbetet, i enlighet med förordning (2018:1428) om myndigheters klimatanpassningsarbete. I planen redogörs för vilka åtgärder Transportstyrelsen avser vidta i syfte att uppnå myndighetsmålen för klimatanpassning och den gäller för åren 2025–2029. Ett exempel på en åtgärd som nämns i planen, specifikt för järnväg, är att integrera frågor om aktörernas hantering av risker till följd av ett förändrat klimat, i trafiksäkerhetstillsynen inom järnväg.

Transportstyrelsen genomförde 2025 riktade brevutlysningar mot infrastrukturförvaltare för att få en bild av deras arbete med trafiksäkerhetsrisker kopplat till extremväder.

Under 2025 arbetade ERA fram rapporten Rail Resilience to Climate Change som slutligen publicerades i mars 2026 (ERA, 2026c). Transportstyrelsen deltog i arbetet genom att besvara en enkät, komma med inspel på remissen av rapporten samt genom att delta i den workshop som byrån genomförde i november 2025.

Dialog med och information till den svenska järnvägsbranschen

Transportstyrelsen har flera dialoger med järnvägsbranschen. Här redovisas några av dem.

Informationsmöte om järnväg genomförs regelbundet med branschen

Transportstyrelsen har regelbundna informationsmöten med järnvägsbranschen. Två digitala möten hölls 2025, ett i mars och ett i juni.

Syftet med mötena är att informera branschen om aktuella frågor och kommande förändringar som kan påverka verksamheten. Informationen omfattar bland annat en översikt av relevanta frågor och regelutveckling på både EU-nivå och nationell nivå.

Möten med branschen för att inhämta svenska ståndpunkter i unionens lagstiftningsarbete

Transportstyrelsen deltog 2025 i fyra möten med Kommittén för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg (RISC⁹) och två möten med Europeiska kommissionens expertgrupp¹⁰ för den tekniska pelaren i det fjärde järnvägspaketet. Därutöver genomfördes sex skriftliga röstningsförfaranden i RISC.

⁹ Railway interoperability and safety committee. Syftet med RISC är att bistå Europeiska kommissionen vid antagandet av genomförandakter inom EU:s järnvägslagstiftning om säkerhet och teknik. Kommittén är en del av EU:s kommittéförfarande, där medlemsstaterna utövar kontroll över kommissionens genomförandebefogenheter.

¹⁰ Commission Expert Group on the Technical Pillar of the 4th Railway Package
Den expertgrupp som Europeiska kommissionen (DG MOVE) använder för samråd med medlemsstaterna och branschorganisationer inför antagandet av delegerade akter inom EU:s järnvägslagstiftning om säkerhet och teknik

Inför mötena med RISC och expertgruppen samrådde Transportstyrelsen med den svenska järnvägssektorn för att inhämta svenska ståndpunkter. Transportstyrelsen företräder Sverige som medlemsstat vid mötena och bereder de svenska ståndpunkterna tillsammans med Regeringskansliet innan de framförs vid mötena.

Samverkan med Arbetsmiljöverket

Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket samverkar inom spårtrafikområdet genom två återkommande möten varje år. Samverkan är viktig eftersom myndigheterna har angränsande och delvis gemensamma kontrollområden. På mötena utbyter de information, delar erfarenheter och statistik samt bistår varandra med sakkunskap. Myndigheterna diskuterar även iakttagelser från tillsyn, aktuella frågor inom normgivning och behov av gemensamma insatser.

Ett stort fokus 2025 låg på tillbud där banarbetare riskerade att bli påkörda i samband med arbete i spåret. Händelserna inträffade när personal befann sig i eller i närheten av spåret samtidigt som tåg passerade.

Växling är ett annat arbetsområde som innebär betydande risker för personalen. Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket för en löpande dialog med branschen om hur riskerna kan minskas och följer utvecklingen av nya arbetssätt. Ett exempel på nya arbetssätt är användning av kameraövervakning i färdriktningen när loket inte går främst. Ett annat exempel är att godsvagnar byggs om till så kallade växlingsvagnar, där en skyddad förarplats anordnas på vagnen för att ge föraren en säkrare arbetsmiljö.

Samverkan med Statens haverikommission

Transportstyrelsen och Statens haverikommission (SHK) har två återkommande samverkansmöten varje år. Vid mötena diskuteras bland annat aktuella frågor och pågående arbeten inom respektive myndighet samt erfarenheter från inträffade händelser.

På mötena 2025 låg ett särskilt fokus på risker vid växling och risker vid arbete i spåret. Myndigheterna diskuterade bland annat de återkommande tillbud där underhållspersonal befunnit sig i eller nära spåret när tåg passerat. Den allvarliga olyckan på Malmö godsbangård i april 2025, där en banarbetare omkom och en annan skadades allvarligt, var också en viktig utgångspunkt för diskussionerna. Olyckan undersöktes av SHK och utredningsrapporten finns publicerad på deras webbplats.

Utöver de återkommande samverkansmötena har Transportstyrelsen och SHK löpande kontakter under året. Transportstyrelsen anmäler allvarliga händelser inom spårtrafiken till SHK, följer SHK:s utredningar och bistår vid behov med underlag, exempelvis från tillsyn eller olycksstatistik.

Transportstyrelsen tar också emot och hanterar de säkerhetsrekommendationer som SHK lämnar efter avslutade utredningar av olyckor och tillbud inom spårtrafiken.

Samarbetsmöten med närliggande länders säkerhetsmyndigheter genomförs varje år

Säkerhet

Transportstyrelsen, Statens jernbanetilsyn i Norge och Trafikstyrelsen i Danmark genomför ett gemensamt samarbetsmöte varje år för att diskutera gemensamma frågor om järnvägssäkerhet¹¹.

År 2025 stod Transportstyrelsen värd för mötet, som hölls i våra lokaler i Stockholm. Syftet med samarbetet är att utbyta erfarenheter om tillståndsprövning och tillsyn samt att samordna arbetet med aktörer som bedriver verksamhet i flera av länderna.

Vid mötet behandlades bland annat

- Europeiska unionens järnvägsbyrås (ERA) granskning av Transportstyrelsens arbetssätt och beslutsprocesser¹²
- Trafikstyrelsens arbete med riskprofiler och hazardregister
- förnyelseprocessen för gemensamma säkerhetsintyg
- utbildning och fortbildning av lokförare
- tillsynsresultaten för 2024
- tillsynsplaneringen för 2025
- utvärderingen av samarbetsöverenskommelsen (Memorandum of Understanding¹³, MoU)
- Den kommande revideringen av de gemensamma säkerhetsmetoderna (CSM).

Fordonsgodkännande

Transportstyrelsen deltar även i återkommande möten om fordonsgodkännande tillsammans med säkerhetsmyndigheterna i Norge, Danmark och Finland. Syftet med mötena är att utbyta erfarenheter och diskutera frågor som rör nationella regler, godkännandeprocesser, fordonregister, bromsblock och standard för vinterprov.

Två sådana möten genomfördes 2025. Frågor som behandlades var till exempel krav på arbetsmaskiner, gemensamma fordonsgodkännanden,

¹¹ Enligt artikel 8 i Kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/761 av den 16 februari 2018 om fastställande av gemensamma säkerhetsmetoder för de nationella säkerhetsmyndigheternas tillsyn efter utfärdandet av ett gemensamt säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 1077/2012

¹² Enligt artikel 33 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004

¹³ Ett samarbetsavtal

erfarenheter av avvikelser kopplade till ombordsystem och krav på vinterprov enligt TSD.

4.4.4 Inga beslut om undantag för underhållsansvarig enhet

Transportstyrelsen fattade 2025 inga beslut om undantag från kravet på certifiering av enheter med ansvar för underhåll (ECM), enligt artikel 15 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet.

4.5 Verksamhetsutövares säkerhetsaktiviteter och säkerhetsmål

4.5.1 Trafikverkets säkerhetsaktiviteter och säkerhetsmål

Infrastrukturförvaltare med säkerhetstillstånd ska varje år lämna en rapport om sitt säkerhetsarbete och sitt säkerhetsstyrningssystem. I detta avsnitt redovisas i korthet de säkerhetsaktiviteter och den uppföljning som Trafikverket rapporterade för 2025.

Trafikverket har 3 säkerhetsmål som avser det högsta tillåtna antalet omkomna eller allvarligt skadade under året. Enligt Trafikverkets rapport uppnåddes inget av målen 2025.

När det gäller självmord uppger Trafikverket att det är oklart varför personer att ta sitt liv vid järnvägen. För övriga olyckor bedömer Trafikverket att många händelser beror på att tredje man har underskattat riskerna vid obehörigt spårbeträdande eller i plankorsningar. För arbete i spåret pågår flera säkerhetshöjande insatser som syftar till att skapa bättre förutsättningar för ett säkert arbete. Trafikverket utvecklar också den tvärfunktionella samverkan internt och den externa samverkan med andra aktörer.

För att nå säkerhetsmålen arbetar Trafikverket med flera handlingsplaner och säkerhetshöjande aktiviteter. Under 2025 genomfördes bland annat åtgärder med anledning av personolyckan på Malmö godsbangård och utifrån Transportstyrelsens föreläggande om åtgärd. Syftet var att snabbt minska riskerna vid arbete i spåret. Trafikverket införde också en ny funktion i de upphandlade basunderhållskontrakten genom en tilläggsbeställning. Funktionen ska skapa en mer strukturerad dialog med entreprenörerna och stärka förutsättningarna att följa upp och utveckla säkerhetsarbetet samt bidra till en god säkerhetskultur.

Vidare har Trafikverket skärpt kompetenskraven för grundutbildare och fortbildare inom tillträdes- och trafiksäkerhetskompetenser. Ett kompetensregister ska också tas fram för de funktioner som arbetar med tillträdes- och trafiksäkerhet på Trafikverkets järnvägsinfrastruktur.

År 2025 genomförde Trafikverket 7 systemrevisioner. Resultaten används i den interna uppföljningen av säkerhetsarbetet. Observationer, beslut och åtgärder redovisas för generaldirektören, och de områden som bedöms innebära högst risk följs även upp av styrelsen. Revisionerna utgör dessutom ett underlag för den årliga ledningens genomgång av trafiksäkerheten inom järnvägsverksamheten.

4.5.2 Övriga infrastrukturförvaltares säkerhetsaktiviteter och säkerhetsmål

Flera infrastrukturförvaltare utöver Trafikverket rapporterade sina säkerhetsmål och aktiviteter för 2025 till Transportstyrelsen. Med undantag av Inlandsbanan, Öresundsbron och Arlandabanan är de flesta uppgiftslämnare förvaltare av järnvägsinfrastruktur med förhållandevis små järnvägsnät som bara är avsedda för växlingsrörelser.

På grund av verksamheternas variation är det svårt att ge en sammanfattande bild över rapporterade säkerhetsmål och aktiviteter. Infrastrukturförvaltare med industriverksamhet tenderar att delvis ha gemensamma indikatorer för järnvägssäkerhet och industri utifrån arbetsmiljöarbete. Vanliga säkerhetsaktiviteter som berör infrastrukturens beskaffenhet handlar om enklare åtgärder såsom till exempel slyröjning.

Vissa infrastrukturförvaltare har aktiviteter kopplade till kunskapsprov och utbildning, regelbundna samordnings- och avstämningsmöten, inrapportering av avvikelser samt en förbättrad säkerhetskultur. Vissa infrastrukturförvaltare arbetar även med att öka säkerheten på plankorsningar till exempel genom att installera bom och grindar med blixtljus, vilka styrs via fjärrkontroll från lokförare.

4.5.3 Järnvägsföretagens säkerhetsaktiviteter och säkerhetsmål

Årligen rapporterar järnvägsföretag om sin säkerhetsstyrning till Transportstyrelsen. På samma sätt som hos infrastrukturförvaltare varierar omfattningen på företagens verksamhet.

I detta avsnitt redovisas i huvudsak rapporterade aktiviteter och säkerhetsmål hos stora och medelstora järnvägsföretag som bedriver tågtrafik. I den årliga uppföljningen får Transportstyrelsen bara kännedom om huruvida aktören uppnår sina egna mål och om de själva initierat säkerhetsaktiviteter. Men för att aktiviteterna ska vara meningsfulla förutsätter det att målnivåerna är ambitiösa men rimliga och att aktiviteterna är effektiva. Bedömningar av nivåerna och aktiviteterna är inget som görs inom ramen för denna rapport, utan de måluppfyllelser som ges är bedömda av tillståndshavarna själva.

Antal och typer av säkerhetsmål skiljer sig åt mellan järnvägsföretag. Den vanligaste typen av säkerhetsmål handlar om skadekonsekvenser, ofta med mål på noll allvarliga skador eller dödsfall hos passagerare och anställda. De olika järnvägsföretagens mål innebär allt från noll till få personskador, till följd av olyckor orsakade av järnvägsföretaget. I likhet med tidigare år är dessa mål för 2025 i allmänhet uppnådda, eftersom dödsfall och allvarliga personskador för hela järnvägssystemet är relativt få, och än färre om man tittar på varje enskilt järnvägsföretag.

Nästan alla större järnvägsföretag har mål och handlingsplaner om att minska obehöriga stoppsignalpassager (OSPA). De flesta har fortfarande svårt att nå sina mål, men många anger att genomförda åtgärder har gett en viss effekt.

Det finns flera typer av tillbud som järnvägsföretag kan välja att följa upp specifikt i ett säkerhetsmål eller indikator för sin egen verksamhet. Det kan handla om händelser vid åkning på fordon eller fotsteg, händelser relaterade till lastsäkring, bränder, varmgång, tjuvbroms och öppna dörrar under färd. Långsiktigt är det svårt att förutspå några mönster om utvecklingen av målen, eftersom de antas i olika utsträckningar och med årliga variationer i resultat. Säkerhetsinsatser av olika slag kan sättas in kopplat till var och en av dessa tillbudstyper. Säkerhetsinsatser är till exempel ändrade arbetssätt eller ökad samverkan (både inom organisationen och med andra aktörer) vid olika utföranden, exempelvis vid riskbedömning av förändringar eller vid uppföljande möten om säkerhetsstyrningssystemets tillämpning.

4.5.4 Uppföljning av gemensamma metoder för riskbedömning och övervakning

Förståelsen och medvetenheten om gemensamma metoder för riskbedömningar (CSM-REA) ökar fortsatt inom järnvägssektorn i Sverige. Men det är en bit kvar innan metoderna fullt ut används såsom det är tänkt. Ett tydligt problem är att metoderna används parallellt eller till viss del åtskilt från den ordinarie säkerhetsstyrningsprocessen. Det är åtminstone ett problem vad gäller tekniska förändringar av fasta installationer. Det är sannolikt anledningen till att man kan se att antalet väsentliga ändringar minskar. Transportstyrelsen anser sig inte ha mandat att definiera och på så sätt påverka infrastrukturförvaltare att hantera ändringar som väsentliga.

För den gemensamma säkerhetsmetoden för övervakning, som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare (CSM-övervakning) ska tillämpa¹⁴, återkopplar verksamhetsutövarna årligen sina erfarenheter till Transportstyrelsen. Flera stora tillståndshavare och vissa mindre aktörer

¹⁴ Enligt kommissionens förordning (EU) nr 1078/2012 av den 16 november 2012 om en gemensam säkerhetsmetod för övervakning som ska tillämpas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

rapporterar att de har utvecklat och inkorporerat uppföljningsindikatorer i sitt ledningssystem och att de ser fördelar med att använda säkerhetsmetoden.

I allmänhet tycks det mer utmanande för mindre aktörer att tillämpa reglerna i CSM-övervakning, i synnerhet små infrastrukturförvaltare. Flera aktörer nämner att metoden inte är anpassad för mindre infrastrukturförvaltare. Till exempel kan det vara svårt i en liten verksamhet att få in data så att den blir mätbar. Det kan även vara svårt att hitta relevanta mätdata på processer som inte är operativa.

5 Säkerhetspåverkande omvärldsfaktorer

I detta kapitel beskrivs observationer från omvärlden som antingen har påverkat säkerheten 2025 eller kan påverka säkerheten de kommande åren. Om säkerhetspåverkande information publicerats efter att 2025 är slut, men innan färdigställandet av denna rapport, kan detta tas med i kapitlet.

5.1 Mindre trafik men ökat transportarbete

Totalt sett finns cirka 15 700 kilometer järnvägsspår i Sverige, varav drygt 92 procent förvaltas av den svenska staten via Trafikverket (Trafikverket, 2026a). Exempel på spåranläggningar som inte förvaltas av Trafikverket är Arlandabanan, Inlandsbanan och Öresundsbroförbindelsen samt de fristående banorna Roslagsbanan och Saltsjöbanan.

Från 2024 till 2025 minskade den totala trafikvolymen marginellt på det statliga järnvägsnätet i Sverige med cirka -0,3 procent, från 165,4¹⁵ miljoner tågkilometer till 164,9 miljoner tågkilometer (Trafikverket, 2026b). Motsvarande procentuella minskning skedde även för den totala trafikvolymen i hela svenska järnvägsnätet (Trafikanalys, 2026a¹⁶).

Persontrafiken på den statliga järnvägen ökade under 2025 med cirka 0,5 procent jämfört med 2024, mätt i antalet tågkilometer¹⁷. Sett till transportarbetet¹⁸ mätt i personkilometer¹⁹ skedde en ökning på motsvarande 0,1 procent mellan åren. Till toppnoteringen från 2019 återstår cirka 4,6

¹⁵ I fjolårets rapport rapporterades att trafikvolymen 2024 var 160,2 miljoner tågkilometer. Detta värde har till årets rapport justerats upp av Trafikverket till att för 2024 vara 165,4 miljoner tågkilometer. Det som då rapporterades som en marginell uppgång om 0,2 % mellan åren 2023 till 2024 kan nu i efterhand justeras till en uppgång i trafikarbetet om 3,4 % mellan åren 2023 till 2024. Därav blir förändringen nu mellan 2024 och 2025 marginell.

¹⁶ Även trafikvolymen i Trafikanalys Bantrafik innehåller justerade värden för 2024 års trafikvolym.

¹⁷ I fjolårets rapport rapporterades en minskning om -0,2% av antalet tågkilometer för persontågen. Trafikverket har nu justerat uppgifterna för 2024 så att skillnaden mellan 2023 och 2024 var istället en ökning om 4,0% mellan åren.

¹⁸ Transportarbete av persontrafik redovisas som personkilometer. Personkilometer beräknas som summan av alla resors längd i kilometer.

¹⁹ I fjolårets rapport rapporterades en ökning av personkilometer om 2,5 % men detta har nu istället justerats av Trafikverket till en ökning om 5,7 % mellan 2023 till 2024.

procent men därefter är 2025 års transportarbete för persontrafiken på det statliga nätet det högst uppmätta (Trafikverket, 2026b).

Under pandemin syntes inte samma nedgång i trafiken för godstågen som för persontågen och därför skedde inte heller någon stor ökning för godstrafiken efter pandemin. Under 2025 minskade antalet godstågskilometer i det statliga nätet med -3,0 procent. Transportarbetet, mätt i miljoner tonkilometer, ökade däremot med 2,8 procent (Trafikverket, 2026b). Minskat antal godstågskilometer men ökat transportarbete kan tyda på en mer effektiv godstågstrafik med tyngre gods som transporteras per kilometer.

Mängden transporterat farligt gods och sträckan som det farliga godset färdades i systemet ökade 2025 jämfört med året innan. Den transporterade godsmängden, mätt i tusen ton, ökade med 2,7 procent och det utförda transportarbetet, mätt i miljoner tonkilometer, ökade med 1,5 procent jämfört med året innan (Trafikanalys, 2026a).

5.2 Tågens tillförlitlighet förbättrades

Rätt tid (RT) och rätt tid + 5 minuter (RT+5) är ett mått på punktlighet. Det innebär att ett framfört tåg måste nå sin slutstation senast 5,59 minuter efter tidtabellen för att räknas som punktligt. Järnvägsbranschen har det gemensamma målet att 95 procent av alla tåg ska vara punktliga (Trafikverket, 2026a).

Punktligheten förbättrades 2025 för såväl gods- som persontågen. Persontågens punktlighet RT+5 var 2025 88,6 procent (87,2 procent 2024) på det statliga järnvägsnätet. Detta är det högsta resultatet för persontågen sedan 2022. Godstågens punktlighet RT+5 var 2025 77,0 procent (73,0 procent 2024), vilket är det bästa resultatet sedan pandemiåret 2020 (Trafikverket, 2026a).

Antalet förseningstimmar på grund av att obehöriga uppehöll sig i spårområdet²⁰, och därmed tvingade fram hastighetsnedsättningar eller trafikstopp till dess att personerna med säkerhet lämnat spårområdet, minskade under 2025. År 2025 var det 7 695 timmar mot 8 628 timmar år 2024²¹ (Trafikverket, 2026c och d).

Obehöriga i spårområdet är en av de störningsorsaker som sett över längre tid ökat mycket under de senaste åren. Därför fick Tillsammans för Tåg i Tid (TTT) i slutet av 2025 ett uppdrag av Järnvägsbranschens

²⁰ Denna siffra baseras av summan av samtliga OMÅ-koder förutom OMÅ 03, förseningar 5 minuter eller mer och samtliga tåg (gods-, person- och tjänstetåg). OMÅ-koder är en kategori av orsakskoder som Trafikverket använder för att registrera förseningar, olyckor och tillbud som beror på yttre faktorer och händelser kopplade till människor

²¹ Korrigerad från i fjol då enbart gods- och persontåg ingick då (7 608 timmar). I angiven summa ingår nu även det som i Trafikverkets statistik benämns som tjänstetåg.

Samverkansforum (JBS) att ta fram en kampanj. Kampanjen är riktad mot gruppen av obetänksamma individer som exempelvis genar över spåren eller uppehåller sig i spårområdet i leksyfte. Syftet med kampanjen är bland annat att öka medvetenheten om riskerna och konsekvenserna samt att stärka regelefterlevnaden runt spårområdet. På så sätt hoppas man att antalet intrång och förseningsminuter på sikt kommer att minska (TTT, 2026).

5.3 Väderrelaterad påverkan på transportsystemet

Klimatförändringar medför nya risker inom järnvägen. Den spårbundna trafiken kan påverkas bland annat av höga eller snabbt omväxlande temperaturer, långvariga och höga nivåer av nederbörd, starka vindar, torrt väder med ökad risk för bränder, ras och skred. Enligt SMHI (2026a) blir extremväder vanligare och kraftigare.

Risker med ökad värme inom järnväg är solkurvor, att komponenter kan expandera i värme eller att teknisk styrutrustning som innehåller värmekänslig elektronik som behöver kontinuerlig kylning påverkas. Färre solkurvor rapporterades 2025 jämfört med 2024 (Trafikverket, 2026e).

Vid stark värme kan även bränder i terrängen ge trafikstörningar och trafikstopp med evakueringar längs linjen som följd. Värmeböljor kan även vara ett hot mot personal som arbetar ute i spårmiljön: det kan vara svårt att hitta skugga och kraven på speciella skyddskläder kan förvärra värmesituationen.

Risker relaterade till ökad nederbörd kan vara översvämningar och underminering av banvallar. Det finns också risk att broar och trummor under höga järnvägsbankar blir extra utsatta och att exempelvis banvallen kan spolats bort som följd. I september 2025 inträffade ett kraftigt regnoväder i Västernorrland vilket bland annat ledde till att två godståg spårade ur (pågående utredning av SHK) samt att det blev totalstopp på två viktiga godsstråk som förbinder norra och södra Sverige (SVT, 2025).

Varmare vintrar kan även ge fler nollgenomgångar (temperaturväxlingar kring 0 °C) där vatten i och på marken fryser och tinar om vartannat. Det kan leda till spårgeometrifel till följd av tjälskjutning, igensatt dränering för banvallar och materialpåfrestning. I de norra delarna av landet ökar nollgenomgångarna medan de blir färre i de södra delarna (SHMI, 2026b).

5.4 Förändringar i regelverk som påverkar säkerheten på järnvägen

5.4.1 Förändringar i nationell lagstiftning

Förändringar i Transportstyrelsens föreskriftssamling

Transportstyrelsen meddelade 2025 en ändring²² i föreskrifterna om ansökan om godkännande av fasta installationer på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

Bakgrunden till ändringarna var att Transportstyrelsen, efter att föreskrifterna trädde i kraft 2022, såg behov av vissa förtydliganden. Det gällde särskilt bestämmelsen i 10 §, som anger att godkännande inte krävs för åtgärder som inte påverkar driftskompatibiliteten eller den övergripande säkerhetsnivån negativt. Bestämmelsen angav dock inte vem som ansvarar för denna bedömning, vilket kunde leda till olika tolkningar.

I samband med översynen identifierades även behov av vissa mindre korrigeringar och redaktionella justeringar i föreskrifterna.

Ändringarna trädde i kraft den 1 juni 2025.

Förändringar i lagar och förordningar

Transportstyrelsen gjorde inga ändringar 2025 i lagar eller förordningar med direkt koppling till säkerhet eller teknik inom järnväg.

5.4.2 Förändringar i EU-lagstiftning

Driftkompatibilitet

Transportstyrelsen deltar i de arbetsgrupper hos Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) som arbetar med förslag till ändringar av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet.

Efter den stora TSD-revideringen ”Digital Rail and Green Freight TSI Revision Package”, som trädde i kraft 2023, har EU-kommissionen gett ERA ett nytt mandat att fortsätta revidera TSD:erna. Mandatet är ett flerårigt arbetsprogram med närmare 80 utvecklingsområden. Dessa ska prioriteras och genomföras med leveranser 2026, 2028 och 2030.

Arbetsprogrammet utgår bland annat från den europeiska gröna given²³ (The Green Deal) för ett gemensamt europeiskt järnvägsområde och omfattar följande områden

²² Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2025:29) om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2022:47) om ansökan om godkännande av fasta installationer på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem

²³ Syftet med den gröna given är att ställa om EU:s politik till ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi med nettonollutsläpp 2050 och där den ekonomiska tillväxten har frikopplats från resursförbrukningen. Den ska också skydda, bevara och förbättra EU:s naturkapital och skydda allmänhetens hälsa och välbefinnande från miljörelaterade risker och effekter.

- framtida utvecklingsområden som identifierades i arbetet med TSD 2023-paketet
- befintliga ändringsbegäranden (Change Requests)
- stängning av öppna punkter²⁴
- bidrag från Europe's Rail Joint Undertaking²⁵
- kvarvarande delar från TSD 2020-mandatet om harmonisering av befintliga nationella regler.

Programmet innehåller också två särskilt viktiga, men kostnadsdrivande, områden för att modernisera och utveckla godstrafiken och järnvägen inom EU.

Det ena området är införandet av digitala automatiska koppel (DAC) på godsvagnar. Det andra är införandet av det nya kommunikationssystemet FRMCS, som ska ersätta det nuvarande systemet Global System for Mobile Communications – Rail (GSM-R), eftersom GSM-R är föråldrat och har tekniska begränsningar.

TSD Godsvagnar – Kommissionens förordning om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende godsvagnar (TSD Godsvagnar)²⁶, ändrades 2025²⁷. Ändringarna omfattar nya bestämmelser om anordningar för säkring av påhängsvagnar (semi-trailrar) till järnvägsvagnar, så kallade ”hitches” (kopplingsanordningar), samt tillhörande märkning. Vidare infördes nya krav om gnistskydd för brandsäkerhet och nya krav på vagnsutrustning och tillhörande märkning för vagnar avsedda för transport av farligt gods. Även hänvisningar till standarder uppdaterades.

Syftet med ändringarna av TSD Godsvagnar var att överföra fordonsrelaterade krav för transport av farligt gods från fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF), bilag C (RID), till TSD Godsvagnar för att möjliggöra ett enhetligt bedömningsförfarande vid fordonsgodkännande av sådana vagnar. Revideringen syftade även till att säkerställa att TSD Godsvagnar anpassas till aktuella säkerhetsrön, särskilt genom införandet av ett nytt krav på kopplingsanordningar för säkring av semi-trailrar till godsvagnar. Detta krav beslutades bland annat mot bakgrund av olyckan på bron över Stora Bält i Danmark, där en semi-trailer

²⁴ En öppen punkt är ett område inom ett delsystem som identifierats ha behov av gemensamma unionsregler, men som ännu inte har reglerats och där nationella regler kan finnas.

²⁵ Europe's Rail Joint Undertaking (Europe's Rail) är ett offentligt-privat partnerskap inom EU som syftar till att påskynda forskningen och utvecklingen av nya teknologier och innovationer inom järnvägssektorn. Initiativet är en del av EU:s forsknings- och innovationsprogram Horizon Europe och fungerar som efterföljaren till Shift2Rail, som var ett liknande program under föregående finansieringsperiod.

²⁶ Kommissionens förordning (EU) nr 321/2013 av den 13 mars 2013 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – godsvagnar i Europeiska unionens järnvägssystem och om upphävande av kommissionens beslut 2006/861/EG, i lydelsen enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1694.

²⁷ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2025/2064 av den 14 oktober 2025 om ändring av förordning (EU) nr 321/2013 vad gäller den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – godsvagnar i Europeiska unionens järnvägssystem

till följd av kraftiga vindar lossnade från sin koppling till en godsvagn och inkräktade på intilliggande spår. Därefter körde ett mötande persontåg på semi-trailern.

TSD LOK&PAS – Kommissionens förordning om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende lok och passagerarfordon (TSD LOK&PAS)²⁸, ändrades under 2025²⁹.

Syftet med revideringen av TSD LOK&PAS var att införa bestämmelser om personalvagnar, med avseende på behovet av att stödja försvarsrelaterade transporter över järnvägsnätet. Personalvagnar är vagnar avsedda för transport av personal, exempelvis militär eskortpersonal, brandmän samt personal hos infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag. Dessa vagnar är inte avsedda att ingå i persontåg. De genomförda ändringarna omfattar nya definitioner och krav som ska uppfyllas av personalvagnar för att underlätta deras fria rörlighet inom EU. Därutöver genomfördes uppdateringar av hänvisningar till standarder.

I samband med ändringarna av TSD LOK&PAS uppstod även behov av att ändra kommissionens genomförandebeslut om fastställande av specifikationer för registret över godkända typer av fordon³⁰. Ändringen innebär att beslutet även omfattar den nya typen personalvagn.

TSD Telematik - Arbetet med den gemensamma TSD Telematik, som påbörjades 2024, fortsatte under 2025 och förordningen antogs i slutet av året och publicerades i början av 2026. Den stora revideringen avsåg ändringarna av genomförandeförordningarna om telematikapplikationer för godstrafik (TSD TAF) och om telematikapplikationer för persontrafik (TSD TAP). Dessa två förordningar skulle ses över på grundval av en sammanhängande uppsättning mål, som kommissionen skulle integrera i en teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD Telematik), för att beakta krav på arkitektur för öppen källkod och öppna data, underlätta tillkomsten av direktbiljettsystem, integrerade biljettsystem och informations- och bokningssystem för multimodala resor, förbättra godstrafikens prestanda, underlätta logistik för och drift av kombitransporter och multimodala transporter, inkludera data som kan utbytas med säkerhetsrelaterade tillämpningar samt ge ERA möjlighet att bedöma telematikapplikationers

²⁸ Kommissionens förordning (EU) nr 1302/2014 av den 18 november 2014 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – Lok och passagerarfordon i Europeiska unionens järnvägssystem, i lydelsen enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1694.

²⁹ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2025/675 av den 4 april 2025 om ändring av förordning (EU) nr 1302/2014 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – Lok och passagerarfordon i Europeiska unionens järnvägssystem och av genomförandebeslut 2011/665/EU om det europeiska registret över godkända typer av fordon

³⁰ Kommissionens genomförandebeslut 2011/665/EU av den 4 oktober 2011 om det europeiska registret över godkända typer av fordon, i lydelsen av kommissionens genomförandebeslut (EU) 2023/1696.

överensstämmelse med (även kallat uppfyllande av) kraven i TSD Telematik.

Antagandet av kommissionens genomförandeförordning om tekniska specifikationer för telematik³¹ innebär att mindre ändringar behöver göras i järnvägsteknikförordningen (2022:417). Den nya TSD Telematik ersätter de tidigare reglerna för telematikapplikationer för godstrafik (TSD TAF) och persontrafik (TSD TAP).

TSD CCS – År 2025 genomfördes även en revidering av EU-kommissionens genomförandeförordning om tekniska specifikationer för trafikstyrning och signalering (TSD CCS)³². Ändringarna antogs i slutet av 2025 och förordningen³³ publicerades i början av 2026.

Fordonsbaserade enheter för det europeiska tågkontrollsystemet (ETCS) och automatiserad tågdrift (ATO) ska kunna användas säkert och med tillräcklig prestanda på linjer som är utrustade för ETCS och ATO. Ändringarna innebär att markbaserad och fordonsbaserad ETCS-utrustning som bygger på specifikationerna för ETCS basversion 4 och ATO-utrustning enligt basversion 1 behöver provas enligt nya testförfaranden.

I grundversionen av genomförandeförordningen infördes en gemensam uppsättning specifikationer för tre systemversioner: 2.1, 2.2 och 3.0. Syftet är att förenkla regelverket genom att eventuella fel i specifikationerna bara behöver rättas en gång. I förordningen beskrivs dock bara funktionerna i den mest kompletta systemversionen, version 3.0. Ändringar genomfördes så att den även innehåller detaljerade beskrivningar av funktionerna i de enklare versionerna 2.1 och 2.2.

Grundversionen av genomförandeförordningen innehåller övergångsregler som ska skydda järnvägssektorn från onödiga kostnader när nya regler införs. Reglerna gäller bland annat redan pågående avtal och projekt som kommit långt när grundversionen av förordningen började gälla. Det har dock visat sig att vissa delar av övergångsreglerna kan tolkas olika och inte fullt ut förhindrar onödiga kostnader för sektorn. Därför har reglerna förtydligats och ändrats.

³¹ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2026/253 av den 6 februari 2026 om en teknisk specifikation avseende delsystemet telematik i järnvägssystemet i Europeiska unionen för interoperabilitet vid datadelning inom järnvägstransporter ("TSDTSD Telematik") och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1305/2014 ("TSD TAF") och (EU) 454/2011 ("TSD TAP")

³² kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1695 av den 10 augusti 2023 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen för trafikstyrning och signalering i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av förordning (EU) 2016/919

³³ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2026/693 av den 19 mars 2026 om ändring av genomförandeförordning (EU) 2023/1695 vad gäller nya provningsspecifikationer, en uppsättning reducerade specifikationer och övergångsbestämmelser

Säkerhet

Artikel 27 i järnvägssäkerhetsdirektivet³⁴ ger EU-kommissionen möjlighet att anta gemensamma säkerhetsmetoder (CSM) enligt artikel 6 i samma direktiv.

ERA har, utifrån egna erfarenheter samt utifrån synpunkter från sektorn och nationella säkerhetsmyndigheter, sammanställt erfarenheter från tillämpningen av de nuvarande gemensamma säkerhetsmetoderna.

Resultaten publicerades i ett visionsdokument i början av 2025.

Transportstyrelsen deltog aktivt i arbetet med dokumentet, som ligger till grund för EU-kommissionens mandat till ERA att omarbeta rättsakterna.

Mandatet betonar behovet av förenkling, förtydliganden och en mer enhetlig tillämpning mellan medlemsstaterna. Det ska också ta hänsyn till teknisk utveckling, digitalisering och förändrade organisatoriska förutsättningar, bland annat när säkerhetsrelaterade uppgifter läggs ut på externa aktörer. Samtidigt ska revideringen genomföras utan att skapa onödig eller oproportionerlig administrativ börda.

Planen är att mandatet ska antas under 2026 och det bedöms att arbetet med revideringarna av de gemensamma säkerhetsmetoderna kommer att påbörjas under 2027.

Transportstyrelsen planerar att delta i de arbetsgrupper hos ERA som kommer att arbeta med förslag till ändringar av de gemensamma säkerhetsmetoderna.

Direktiv om behörighet för lokförare

EU-kommissionen arbetar med en uppdatering av lokförardirektivet³⁵.

Enligt kommissionen är syftet att uppdatera regelverket så att det blir framtidssäkert, skapar bättre förutsättningar för fri rörlighet för lokförare och kan möta den tekniska utvecklingen samt den ökade efterfrågan på internationella tågresor. Förslaget syftar även till att göra lokföraryrket mer attraktivt, särskilt för unga och kvinnor.³⁶

Arbetet inleddes 2022 men pausades i samband med EU-valet 2024, eftersom en ny transportkommissionär behövde tillträda. Det är vid denna rapports framtagande fortfarande oklart när en ny rättsakt kan komma att lämnas till förhandling mellan rådet och parlamentet.

³⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet.

³⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv (2007/59/EG) om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen samt Kommissionens beslut av den 23 april 2012 om den andra uppsättningen gemensamma säkerhetsmål för järnvägssystemet.

³⁶ Kommissionens konsekvensbedömning, Ref.Ares(2022)179060–11/01/2022.

5.4.3 Förändringar i fördrag och konventioner som påverkar nationell lagstiftning

År 2015 anslöt sig Sverige till 1999 års ändringar av fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF). Det innebär bland annat att bihang F (APTU) till fördraget har införlivats i järnvägsteknikförordningen. Genom APTU får den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) ta fram enhetliga tekniska föreskrifter, så kallade Uniform Technical Prescriptions (UTP).

UTP är gemensamma tekniska och operativa regler som ska göra järnvägstrafiken kompatibel mellan länder i Europa, Asien och Nordafrika. Syftet är att underlätta internationell trafik och säkerställa att järnvägsfordon och infrastruktur fungerar tillsammans över gränserna. UTP kan ses som OTIF:s motsvarighet till EU:s tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD).

När EU anslöt sig till OTIF och COTIF, infördes en så kallad *disconnection clause* i anslutningsavtalet. Den innebär att EU-medlemsstaterna i sina inbördes relationer ska tillämpa unionsrätten framför fördraget inom de områden där EU har reglerat frågan.³⁷ Fördraget gäller dock fortfarande fullt ut i relationen mellan EU och stater inom OTIF som inte är medlemmar i EU.

För att säkerställa fortsatt ömsesidigt godkännande i internationell trafik av fordon som godkänts enligt EU-lagstiftning och fordon som tagits i internationell drift enligt COTIF, är det viktigt att EU:s tekniska specifikationer för driftskompatibilitet och OTIF:s enhetliga tekniska föreskrifter fortsatt är anpassade till varandra.

Inom OTIF genomfördes följande ändringar av de enhetliga tekniska föreskrifterna (UTP) under 2025:

UTP LOC&PAS – de enhetliga tekniska föreskrifterna för delsystemet rullande materiel för lok och passagerarfordon.

Ändringarna motsvarar de ändringar som gjordes 2023 i EU:s TSD för lok och passagerarfordon.

UTP PRM – de enhetliga tekniska föreskrifterna för tillgänglighet till järnvägssystemet för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet.

Ändringarna motsvarar de ändringar som gjordes 2023 i EU:s TSD PRM.

³⁷ För Norge följer motsvarande ordning genom EES-avtalet, eftersom landet genomför stora delar av EU:s järnvägsregelverk. Därför tillämpas i praktiken EU/EES-rätten före COTIF inom de harmoniserade områdena av järnvägssektorn.

UTP Marking – de enhetliga tekniska föreskrifterna om fordonsmärkning.

Avsnitt 1–6 motsvarar tillägg H i EU:s TSD för drift och trafikledning.

Avsnitt 7–13 motsvarar bilaga 6 till EU:s beslut om bland annat gemensamma regler för numrering av järnvägsfordon.³⁸ Avsnitt 14–18 motsvarar tabeller och dokument som publiceras på ERA:s webbplats.

EU:s TSD Drift och trafikledning reviderades 2023. En analys inom OTIF visade att ändringarna inte påverkade likvärdigheten med UTP Marking. Därför behövdes inga ändringar i den juridiska substansen i UTP Marking. Hänvisningarna till EU:s bestämmelser har dock uppdaterats. För att göra reglerna tydligare har även information lagts till om innebörden av siffrorna 5–8 i European Vehicle Number (EVN-numret) för godsvagnar samt kopplingen till tabellerna på ERA:s webbplats.

UTP INF – de enhetliga tekniska föreskrifterna för delsystemet infrastruktur.

Ändringarna motsvarar de ändringar som gjordes 2023 i EU:s TSD för infrastruktur.

Appendix I till UTP TAF – de enhetliga tekniska föreskrifterna om telematikapplikationer för godstrafik.

Appendix I innehåller en förteckning över de tekniska dokument som hänvisas till i EU:s TSD om telematikapplikationer för godstrafik, inklusive versionsnummer. Förteckningen uppdaterades med hänvisning till rätt version av det tekniska dokumentet ERA-TD-105.

Samtliga ändringar av UTP:erna trädde i kraft den 1 januari 2026. De enhetliga tekniska föreskrifterna finns endast på engelska och publiceras på OTIF:s webbplats.

5.5 Sveriges strategi och planer för järnvägssystemet

För att säkerställa att hela järnvägssystemet har en hög säkerhetsstandard och är tillgängligt, krävs underhåll av dess infrastruktur. I Sverige ansvarar Trafikverket för den statliga järnvägsanläggningen. Deras uppdrag är att vidmakthålla infrastrukturens funktion, det vill säga att upprätthålla infrastrukturen på samma funktionella nivå som den är byggd för. Underhållsplaneringen utgår från de transportpolitiska mål som riksdagen har antagit. Järnvägsanläggningens tillstånd har under en längre tid

³⁸ Kommissionens beslut 2007/756/EG innehöll gemensamma regler för det nationella fordonsregistret och numrering av järnvägsfordon inom EU. Beslutet reglerade bland annat strukturen för det europeiska fordonsnumret (EVN). Beslutet upphävdes inom EU från och med den 16 juni 2021, när nya regler började tillämpas.

försämrats, eftersom den del av anläggningen som uppfördes under 1990-talet börjar uppnå sin tekniska livslängd (Trafikverket, 2026e).

Anslagen för järnvägsunderhåll uppgick 2025 till cirka 17 miljarder kronor (16 miljarder kronor under 2024) (Trafikverket, 2026e).

En ny nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 beslutades i april 2026 efter förslag framtagna och omarbetade under 2025–2026. I planen anges övergripande att den statliga transportinfrastrukturen ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet och de av riksdagen beslutade klimatmålen nås. Sammantaget ska den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen under perioden 2026–2037 uppgå till 1 171 miljarder kronor. Av dessa ska 210 miljarder kronor gå till att upprätthålla den statliga järnvägen och 607 miljarder kronor gå till utvecklingen av transportsystemet. Den resterande delen ska gå till att upprätthålla statliga vägar. Utöver detta tillkommer medel från banavgifter, trängselskatter, infrastrukturavgifter och medfinansiering. Medel ska gå bland annat gå till att återta stora delar av det eftersatta underhållet på det statliga järnvägsnätet (Regeringen, 2026a).

6 Diskussion och analys

Svensk järnväg är säker

Sammantaget ser Transportstyrelsen att färre omkom inom svensk järnväg under 2025 jämfört med 2024. Antalet ligger i nivå med genomsnittet för den senaste femårsperioden. Det är dock fortfarande över nivån som krävs för att det nationella etappmålet till 2030 ska kunna nås.

Sverige uppnår alla utom ett av de säkerhetsmål som EU-kommissionen satt upp för svensk järnväg. Målet för kategorin anställda och entreprenörer nåddes inte eftersom det under 2025 tyvärr omkom 1 anställd.

I en jämförelse med flera andra europeiska länder ligger Sverige ändå på en fortsatt hög säkerhetsnivå.

De flesta som omkommer inom den svenska delen av EU:s järnvägssystem gör det till följd av att man obehörigt vistats i spåret och ofta för avsikt att ta sitt liv. Självmoder står för cirka 90 procent av alla omkomna inom järnvägen. Resterande 10 procent är främst dödsfall inom plankorsningsolyckor och personolyckor i spår. Ingen passagerare har omkommit i järnvägssystemet på mer än tio år, vilket är en indikation på att det är säkert att resa med tåg.

Risker kvarstår för anställda

Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att riskerna för anställda fortfarande är för höga.

Personolyckor i samband med växling har dock minskat, vilket är positivt eftersom den typen av olyckor tidigare utgjorde en stor andel av de allvarliga olyckorna med anställda. Järnvägsbranschen, Arbetsmiljöverket och vi på Transportstyrelsen har också gjort flera insatser för att minska riskerna. Samtidigt har i stället olyckor i samband med tåg- eller spärrfärd ökat, främst i samband med arbete i spårmiljö.

En dödsolycka inträffade 2025 i samband med arbete i spår.

Transportstyrelsen får också in rapporter om relativt många olyckor och tillbud där anställda som arbetar i spårmiljö är inblandade. Arbete i spårmiljö sker ofta i en komplex och trafikerad miljö, där flera säkerhetsbarriärer måste fungera för att förhindra olyckor.

Transportstyrelsen bedömer att det därför fortsatt behövs säkerhetshöjande insatser i hela spårrentreprenörsbranschen. Trafikverket har som infrastrukturförvaltare en central roll i detta arbete. Trafikverket behöver verka för att skapa bättre förutsättningar och följa upp sina entreprenörer för att arbeten i spårmiljö ska kunna genomföras på ett säkert sätt.

Under 2026 antogs en ny nationell plan för svensk transportinfrastruktur. Ökade anslag för underhåll innebär att fler arbeten planeras och utförs för

att ta igen det eftersatta underhållet. När fler arbeten ska utföras ökar också riskerna för dem som arbetar längs spåren.

Fortfarande säkert att ta tåget

Transportstyrelsen bedömer att passagerarnas säkerhet är fortsatt hög. Inga passagerare omkom 2025, men 1 skadades allvarligt i samband med att bagage föll ner från en hatthylla.

Det inträffade även 1 allvarlig urspårning med passagerartåg under 2025. Olyckan medförde inga allvarliga personskador, utan endast materiella skador och trafikstopp. Urspårningen inträffade till följd av en solkurva. Generellt sett minskade dock spårgeometrifelen under 2025.

Antalet självmord på järnvägen har minskat

Antalet självmord 2025 var 74. Det är färre än både 2024 och 2023 och ligger i linje med genomsnittet för de senaste tio åren (74,6). Självmorden minskade även generellt i Sverige under 2025.

Trafikverket uppger i sin årliga säkerhetsrapport till Transportstyrelsen att det fortfarande är oklart varför personer väljer järnvägen för att ta sitt liv. Transportstyrelsen bedömer att det tyder på att fler studier behövs på varför andelen självmord på järnvägen är så pass stor och mer forskning kan behövas om varför så många just väljer järnvägen.

Ingen minskning av omkomna i plankorsningsolyckor

2025 omkom 7 personer vid plankorsningar, och det är i nivå med året innan. Det är dock en högre siffra än de senaste tio årens genomsnitt (4,2). De flesta allvarliga personolyckorna inträffade vid plankorsningar med passiva skydd (obevakade plankorsningar). Under 2025 var det även förhållandevis många allvarliga tillbud vid plankorsningar som rapporterades till Transportstyrelsen.

Det är därför viktigt att förbättra skyddet i plankorsningarna eller att bygga bort dem helt. Det är däremot svårt att lösa problemet att vägtrafikanter och gående ignorerar säkerhetsbarriärerna som finns för att skydda dem, exempelvis bommar, skyltar samt ljud- och ljussignaler.

Inga allvarliga tågkollisioner men fler OSPA-händelser

Inga allvarliga tågkollisioner inträffade 2025. Tågkollisioner är oftast händelser som leder till materiella skador men inte till allvarliga personskador.

Obehöriga stoppsignalpassager (OSPA-händelser) utgör en risk för allvarliga olyckor, såsom kollisioner och urspårningar. Järnvägsföretagen och den nationella OSPA-gruppen arbetar för att minska antalet OSPA-händelser. Händelserna blev färre under 2024 men fler inträffade igen under

2025. Den ökade förekomsten 2025 visar dock, enligt Transportstyrelsens bedömning, att man behöver vidta ytterligare åtgärder.

Få allvarliga tågurspårningar

Antalet allvarliga urspårningar låg kvar på en stabilt låg nivå. De flesta urspårningarna är kopplade till godstrafik och medför i huvudsak materiella skador och trafikstörningar, snarare än personskador.

Antalet infrastrukturfel, såsom rälsbrott och spårgeometrifel, minskade också under året.

Extremväder påverkar järnvägen

2025 inträffade ett kraftigt regnoväder i Västernorrland. Det ledde bland annat till att två godståg spårade ur och att trafiken stoppades helt på två viktiga godsstråk som förbinder norra och södra Sverige.

Transportstyrelsen genomförde flera brevinsyner under 2025 om säkerhetsstyrningssystemets hantering av risker kopplade till klimatförändringar, exempelvis extremväder. Ett förändrat klimat kan medföra nya risker i järnvägssystemet, risker som behöver hanteras av hela järnvägsbranschen, i vissa fall gemensamt. Vi på Transportstyrelsen bedömer att det därför är viktigt att järnvägsbranschen fortsätter att identifiera och hantera dessa risker och anpassar verksamheten till ett förändrat klimat.

Vinterrelaterade bromsrisker

Resultaten från provningar av kompositbromsblock visar variation i prestanda under kalla och fuktiga förhållanden. Det är viktigt att riskerna uppmärksammas och hanteras av branschen.

Rapporten ligger till grund för kommande aktiviteter

Observationer och potentiella risker som uppmärksammas i denna rapport kommer, inom ramen för Transportstyrelsens mandat, att ligga till grund för vårt fortsatta arbete med spårtrafiksäkerheten.

7 Referenser

- Arbetsmiljöverket, 2026. *Statistikdatabasen*. Tillgänglig:
<https://www.av.se/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/arbetsmiljostatistik-officiell-arbetsskadestatistik/sok-arbetsmiljostatistik/> (Hämtat augusti 2026).
- Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet.
- ERA, European union agency for railways, 2026a. *Joint Network Secretariat (JNS)*. Tillgänglig på: https://www.era.europa.eu/domains/accident-incident/joint-network-secretariat-jns_en. (Hämtad september 2026)
- ERA, European union agency for railways, 2026b. *Annex II to 2026-8 Operations and traffic management system TSI. Acceptable means of compliance on safety of load*. Tillgänglig på: <https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/TSI%20OPE%20AMOC%20Safety%20of%20Load.pdf>. (Hämtad september 2026)
- ERA, European union agency for railways, 2026c. *Rail Resilience to Climate Change*. Tillgängligt på: <https://www.era.europa.eu/content/rail-resilience-climate-change>. (Hämtad september 2026)
- ERA, European union agency for railways, 2025. *Common Safety Indicators data (2006-24)*. Tillgänglig: <https://www.era.europa.eu/domains/accident-incident/common-safety-indicators-csis> (Hämtat maj 2026).
- Kommissionens beslut (2009/460/EG) av den 5 juni 2009 om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av uppnåendet av säkerhetsmål i enlighet med artikel 6 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG.
- Kommissionens delegerade förordning (EU) 761/2018 av den 16 februari 2018 om fastställande av gemensamma säkerhetsmetoder för de nationella säkerhetsmyndigheternas tillsyn efter utfärdandet av ett gemensamt säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 1077/2012
- Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 762/2018 av den 8 mars 2018 om upprättande av gemensamma säkerhetsmetoder för krav på säkerhetsstyrningssystem och om upphävande av förordningar (EU) nr 1158/2010 och (EU) nr 1169/2010.
- Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 av den 30 april 2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och om upphävande av förordning (EG) nr 352/2009.
- Kommissionens förordning (EU) nr 782/2020 av den 12 juni 2010 om ändring av delegerade förordningar (EU) 761/2018 och

- (EU) 762/2018 vad gäller deras tillämpningsdatum, till följd av förlängningen av tidsfristen för införlivande av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798
- Kommissionens förordning (EU) nr 1078/2012 av den 16 november 2012 om en gemensam säkerhetsmetod för övervakning som ska tillämpas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare efter erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd, samt av enheter som ansvarar för underhåll.
- Kommissionens förordning (EU) nr 1169/2010 av den 10 december 2010 om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetstillstånd för järnväg. (Upphörde att gälla med verkan 31 oktober 2025)
- Kommissionens förordning (EU) nr 1158/2010 av den 9 december 2010 om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetstillstånd för järnväg. (Upphörde att gälla med verkan 31 oktober 2025)
- Kommissionens rekommendation (EU) nr 780/2019 av den 16 maj 2019 om praktiska arrangemang för utfärdande av säkerhetstillstånd till infrastrukturförvaltare.
- Regeringen, 2026a. *Regeringens skrivelse 2025/26:259 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2026–2037*. Tillgänglig: <https://www.regeringen.se/contentassets/1c9861ada88148ffb4f92ee1dbef51d0/nationell-planering-for-transportinfrastrukturen-20262037-skr.-202526259> (Hämtad september 2026)
- SMHI, 2026a. *Extremväder blir fler och kraftigare*. Tillgänglig: <https://www.smhi.se/klimat/klimatlaget/viktig-fakta-om-klimatlaget/extremvader-blir-fler-och-kraftigare>. (Hämtad augusti 2026)
- SMHI, 2026b. *Nollgenomgångar*. Tillgänglig: <https://www.smhi.se/kunskapsbanken/meteorologi/temperatur/nollgenomgangar>. (Hämtad augusti 2026)
- Statens haverikommission, 2025a. *Slutrapport SHK 2025:01. Urspårning med godståg 9915 på Malmbanan*. Diariennr J-4/24.
- Statens haverikommission, 2025b. *Slutrapport SHK 2025:09. Urspårning med godståg 9914 på Malmbanan*. Diariennr J-18/23.
- Socialstyrelsen, 2026. *Statistikdatabas för dödsorsaker*. Tillgänglig: https://sdb.socialstyrelsen.se/if_dor_manad/val.aspx (Hämtad september 2026).

SVT, 2025. *Stora problem för godstågen – landet avskuret på mitten*. Tillgänglig:
<https://www.svt.se/nyheter/lokalt/vasternorrland/stora-problem-for-godstagen-landet-avskuret-pa-mitten> (Hämtad augusti 2026)

Trafikanalys, 2026a. *Bantrafik 2025*.

Trafikverket, 2026a. *Trafikverkets årsredovisning 2025*.

Trafikverket, 2026b. *Statistikcenter: Infrastruktur- och tågkilometersindikatorer till ERA CSI för 2025*. E-post 2026-06-25.

Trafikverket, 2026c. *Kundservice: Angående ärende trv#2444138*. E-post 2026-08-31.

Trafikverket, 2026d. *Kundservice: Angående ärende trv#2444138*. E-post 2026-09-02.

Trafikverket, 2026e. *Solkurvor 2025*.

Trafikverket, 2025e. *Underhållsplan 2026–2029*.

TTT – Tillsammans för tåg i tid, 2026. En redovisning av 2025 års arbete. Tillgänglig:
<https://jarnvagsbranschen.se/wp-content/uploads/2026/06/ttt-arsrapport-2025.pdf> (Hämtad augusti 2026)

Bilaga A. Gemensamma säkerhetsindikatorer

Code	CSI	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
R01	Total number of train km	148,5	152,7 5	156,7	160,1	162,7	147,8	155,4	165,8	159,9	164,8	164,9
R04	Number of other train km	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0	0
R05	Number of passenger train km	113,1	116,9	120,1	124,0	127,1	112,8	119,1	128,7	123,3	127,6	128,9
R06	Number of freight train km	35,4	35,7	36,4	36,1	35,6	35,1	36,32	37,1	36,6	37,2	36,0
R02	Number of passenger km	12 490	12 520	13 130	13 400	14 320	8 001	7 897	12 712	13074	13626	13655
R07	Number of freight tonne km	20 600	21 400	21 800	21 900	22 700	22 094	23 449	23 161	21900	21953	22400
R03	Number of track kilometres	14 392	14 373	14 467	14 429	14 406	15 401	15 406	15 408	14546	15743	14578
R08	Number of line kilometres	9 716	9 684	9 684	9 708	9 701	10 826	10 828	10 830	9708	10902	9705
T01	Percentage of tracks with Automatic Train Protection (ATP) in operation	-	-	-	81	-	81	78	79	79	53,4	21
T02	Percentage of train kilometres using operational ATP systems	-	-	-	-	89,4	-	-	-	-	62,2	64,2
T03	Total number of active and passive level crossings	6 630	6 609	6 980	6 911	7 036	7 043	7 019	6 540	6716	6653	6968
T06	Total number of active level crossings	3 051	3 030	3 196	3 141	3 194	3 210	3 218	3 223	3295	3256	3435
T07	Total number of active level crossings with automatic user-side warning	752	702	739	689	726	684	683	677	706	669	719
T081	Total number of active level crossings with automatic with user side protection	2 146	2 173	2 313	2 310	2 330	2 375	2 376	2 388	2393	2388	2504

Code	CSI	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
T10	Total number of active level crossings with automatic user-side protection and warning, and rail-side protection	84	82	83	83	81	86	84	87	95	81	87
T14	Total number of passive level crossings	3 579	3 579	3 784	3 770	3 842	3 833	3 801	3 607	3421	3397	3533
T15	Total number of active level crossings - Manual	69	73	61	59	57	65	75	71	101	118	125
I00	Total number of precursors	1 330	1 228	1 085	1 615	1 294	939	1 204	1 080	1322	1070	1015
I01	Total precursors of accidents with broken rails	73	67	53	88	85	90	92	104	106	116	96
I02	Total precursors of accidents with track buckles and other track misalignments	1 117	914	743	1 188	923	630	608	727	868	744	686
I03	Total precursors of accidents with wrong-side signalling failures	0	9	8	8	8	6	4	2	20	8	14
I04	Total precursors of accidents with signals passed at danger	140	233	280	329	275	213	249	247	325	201	236
I041	Total precursors of accidents with signals passed at danger when passing a danger point	44	11	24	15	50	23	33	47	60	33	32
I042	Total precursors of accidents with signals passed at danger without passing a danger point	96	222	256	314	225	190	216	200	265	168	204

Code	CSI	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
I05	Total precursors of accidents with broken wheels on rolling stock in service	0	4	0	1	3	0	2	0	3	1	0
I06	Total precursors of accidents with broken axles on rolling stock in service	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1
N00	Total number of significant accidents	40	36	40	35	45	31	29	31	49	55	39
N01	Collisions of trains	3	2	2	5	4	4	3	5	6	5	4
N011	Collisions of train with rail vehicle	0	1	0	2	1	0	0	2	1	1	0
N012	Collisions of train with obstacle within the clearance gauge	3	1	2	3	3	4	3	3	5	4	4
N02	Derailments of trains	3	3	4	7	8	6	5	5	4	4	5
N03	Level crossing accidents	9	7	16	10	8	6	9	7	19	11	10
N031	Level crossing accidents on passive LCs	5	3	6	2	5	2	6	7	13	1	9
N032	Level crossing accidents on manual LCs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N033	Level crossing accidents on LCs automatic with user-side warning	2	0	2	3	0	1	0	0	3	3	0
N034	Level crossing accidents on LCs automatic with user-side protection	2	4	7	5	3	3	3	0	2	6	1
N035	Level crossing accidents on rail-side protected LCs	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0
N04	Accidents to persons	16	15	11	6	15	5	6	10	11	19	12

Code	CSI	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
N05	Fires in rolling stock	2	4	1	2	2	0	0	2	0	0	0
N06	Other accidents	7	5	6	5	9	10	6	2	9	16	8
N07	Suicides	86	69	50	79	85	69	83	60	78	88	74
N08	Attempted suicides	3	6	8	2	9	5	7	10	5	3	4
N18	Total number of accidents involving at least one railway vehicle transporting dangerous goods	0	0	3	0	0	1	1	1	2	2	2
N19	Accidents involving dangerous goods NOT released	0	0	3	0	0	1	0	1	0	0	2
N20	Accidents involving dangerous goods which ARE released	0	0	0	0	0	0	1	0	2	2	0
TK00	Total number of persons killed in all accidents	16	13	14	9	16	4	13	8	15	19	12
TS00	Total number of persons seriously injured in all accidents	12	11	12	4	8	5	5	8	14	13	9
LK00	Total number of level-crossing users killed in all accidents	6	5	4	2	6	1	9	2	7	6	7
LS00	Total number of level-crossing users seriously injured in all accidents	5	2	6	3	2	3	1	3	5	4	2
OK00	Total number of other persons killed in all accidents	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0

Code	CSI	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
OS00	Total number of other persons seriously injured in all accidents	0	0	2	0	0	1	1	0	0	2	0
OKE00	Total number of other persons not on platform killed	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OSE00	Other persons not on platform seriously injured	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
OKP00	Total number of other persons on platform killed	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
OSP00	Other persons on platform seriously injured	0	0	1	0	0	1	1	0	0	2	0
PK00	Total number of passengers killed in all accidents	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PS00	Total number of passengers seriously injured in all accidents	1	0	0	0	1	0	0	2	5	1	1
SK00	Total number of employees killed in all accidents	1	0	0	2	2	2	0	1	2	2	1
SS00	Total number of employees or contractors seriously injured in all accidents	1	4	2	1	1	0	0	1	4	4	1
UK00	Total number of unauthorised persons killed in all accidents	9	6	10	5	8	1	4	5	5	11	4
US00	Total number of unauthorised persons seriously injured in all accidents	5	5	2	0	4	1	3	2	0	2	5

Code	CSI	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
C10	Economic impact of significant accidents ONLY	61 mn euro	50 mn euro	47 mn euro	35 mn euro	57 mn euro	25 mn euro	62 mn euro	174 mn euro	79 mn euro	93 mn euro	56 mn euro
C01	Economic impact of fatalities	45 mn euro	37 mn euro	41 mn euro	26 mn euro	46 mn euro	13 mn euro	45 mn euro	28 mn euro	53 mn euro	66 mn euro	42 mn euro
C02	Economic impact of serious injuries	4 mn euro	4 mn euro	5 mn euro	1 mn euro	3 mn euro	3 mn euro	3 mn euro	4 mn euro	8 mn euro	8 mn euro	5 mn euro
C13	Cost of material damages to rolling stock or infrastructure for significant accidents	11 mn euro	6 mn euro	1 mn euro	7 mn euro	6 mn euro	8 mn euro	11 mn euro	140 mn euro	10 mn euro	12 mn euro	9,5 mn euro
C14	Cost of delays as a consequence of significant accidents	0	2 mn euro	0,2 mn euro	4 mn euro	1 mn euro	1 mn euro	3 mn euro	2 mn euro	9 mn euro	8 mn euro	4 mn euro
C15	Minutes of delays of passenger trains of significant accidents	0	46 560	9 780	9 996	5 880	5 700	2700	720	46 020	55 980	4716
C16	Minutes of delays of freight trains of significant accidents	0	35 160	5 880	88 326	24 240	24 204	70 440	33 900	126 180	85 050	81762
C17	Cost of damage to the environment for significant accidents	0	0	0	0	0	0	0	0,3 mn euro	0	0	0

Bilaga B. Utvecklingen av driftskompatibilitet

Denna bilaga är endast en redovisning till ERA.

Please refer to the Appendix for definitions.

1. Lines excluded from the scope of IOP/SAF Directive (end of year)

1a	Length of lines excluded from the scope of application of the IOP Directive [km]	..*
1b	Length of lines excluded from the scope of application of the SAF Directive [km]	..*

*Data is not available in line length

2. Length of new lines authorized by NSA (during the reporting year)

2a	Total length of lines [km]	0
----	----------------------------	---

3. PRM adapted stations (end of year)

3a	PRM TSI compliant railway stations	..*
3b	PRM TSI compliant railway stations - partial TSI compliance	..*
3c	Accessible railway stations	..*
3d	Other stations	..*

*No data available

4. Train driver licenses (end of year)

4a	Total number of valid European licenses issued in accordance with the TDD	7138
4b	Number of newly issued European licenses (first issuance)	485

5. Number of vehicles authorized under the interoperability Directive (EU) 2008/57 (during the reporting year)

5a	First authorization - total	..*
5aa	Wagon	..*
5ab	Locomotives	..*
5ac	Hauled passenger vehicles	..*
5ad	Fixed or pre-defined formation	..*
5ae	Special vehicles	..*
5b	Additional authorization - total	..*
5ba	Wagon	..*
5bb	Locomotives	..*
5bc	Hauled passenger vehicles	..*
5bd	Fixed or pre-defined formation	..*
5be	Special vehicles	..*

5c	Type authorization - total	..*
5ca	Wagon	..*
5cb	Locomotives	..*
5cc	Hauled passenger vehicles	..*
5cd	Fixed or pre-defined formation	..*
5ce	Special vehicles	..*
5d	Authorizations granted after upgrade or renewal - total	..*
5da	Wagon	..*
5db	Locomotives	..*
5dc	Hauled passenger vehicles	..*
5de	Fixed or pre-defined formation	..*
5df	Special vehicles	..*

*Information about authorized vehicles not available as 2008/57 is no longer relevant.

6. ERTMS equipped vehicles (end of year)

6a	Tractive vehicles including trainsets equipped with ERTMS	506*
6b	Tractive vehicles including trainsets – no ERTMS	2160*

*The figures include non tractive control vehicles and each tractive passenger wagon is counted as a separate vehicle

7. Number of NSA staff (full time equivalent employees) by the end of year

7a	FTE staff involved in safety certification	3,2
7b	FTE staff involved in vehicle authorization	4
7c	FTE staff involved in supervision	13,5
7d	FTE staff involved in other railway-related tasks	-



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503