



ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Luleå tingsrätts dom den 10 januari 2022 i mål nr B 1291-20, se bilaga B

PARTER (antal tilltalade 2)

Klagande (Åklagare)

Kammaråklagare Christer Jarlås
Åklagarmyndigheten
Riksenheten för Miljö- och Arbetsmiljömål Östersund

Klagande (Målsägande)

1. Ann-Britt Bergström
2. Gustav Bergström
3. Sandra Bergström

Ombud och målsägandebiträde för 1-3: Advokat Karoliina Ikonen Simu
Advokatbyrån Karoliina Ikonen AB
Pontonjärvägen 10
961 43 Boden

Motpart (Tilltalad)

Green Cargo AB, 556119-6436
Box 39
171 11 Solna

Ombud: Advokat Cecilia Kindgren-Bengtsson
Advokatfirman Lindahl KB
Studentgatan 6
211 38 Malmö

SAKEN

Talan om företagsbot m.m.

HOVRÄTTENS DOMSLUT

Se sid. 2.

HOVRÄTTENS DOMSLUT

1. Hovrätten fastställer tingsrättens domslut avseende företagsbot.
 2. Med ändring av tingsrättens domslut i fråga om ersättning för rättegångskostnader får Green Cargo AB ersättning av allmänna medel med 351 251 kr för sin kostnad för försvarare vid tingsrätten. Av beloppet avser 337 500 kr arbete och 13 751 kr utlägg.
 3. Green Cargo AB får ersättning av allmänna medel för med 250 986 kr för sin kostnad för försvarare. Av beloppet avser 235 200 kr arbete och 15 786 kr utlägg.
 4. Karoliina Ikonen Simu får ersättning av allmänna medel med 95 775 kr. Av beloppet avser 63 448 kr arbete, 9 900 kr tidsspillan, 3 272 kr utlägg och 19 155 kr mervärdesskatt. Denna kostnad ska stanna på staten.
-

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Luleå tingsrätts dom den 10 januari 2022 i mål nr B 1291-20, se bilaga A

PARTER (antal tilltalade 2)

Klagande (Åklagare)

Kammaråklagare Christer Jarlås

Åklagarmyndigheten

Riksenheten för Miljö- och Arbetsmiljömål Östersund

Klagande (Målsägande)

1. Ann-Britt Bergström

2. Gustav Bergström

3. Sandra Bergström

Ombud och målsägandebiträde för 1-3: Advokat Karoliina Ikonen Simu

Advokatbyrån Karoliina Ikonen AB

Pontonjärvägen 10

961 43 Boden

Motpart (Tilltalad)

Smurfit Kappa Kraftliner Piteå Aktiebolag, 556040-5960

Kolugnsvägen 30

941 86 Piteå

Ombud: Advokat Anders Lorentzon

Kihlstedts Advokatbyrå i Stockholm AB

Box 5331

102 47 Stockholm

SAKEN

Talan om företagsbot m.m.

HOVRÄTTENS DOMSLUT

Se sid. 4.

HOVRÄTTENS DOMSLUT

1. Hovrätten fastställer tingsrättens domslut avseende företagsbot.
 2. Med ändring av tingsrättens domslut i fråga om ersättning för rättegångskostnader får Smurfit Kappa Kraftliner Piteå AB ersättning av allmänna medel med 513 461 kr för sin kostnad för försvarare vid tingsrätten. Av beloppet avser 466 200 kr arbete och 47 261 kr utlägg.
 3. Smurfit Kappa Kraftliner Piteå AB får ersättning av allmänna medel med 315 939 kr för sin kostnad för försvarare. Av beloppet avser 306 000 kr arbete och 9 939 kr utlägg.
 4. För Karoliina Ikonen Simus ersättning gäller sid. 2, p.3.
-

YRKANDEN I HOVRÄTTEN

Åklagaren har yrkat att hovrätten ska ålägga Green Cargo AB (Green Cargo) en företagsbot som inte understiger två miljoner kronor.

Åklagaren har yrkat att hovrätten ska ålägga Smurfit Kappa Kraftliner Piteå Aktiebolag (Smurfit Kappa) en företagsbot som inte understiger 1 500 000 kr.

Ann-Britt Bergström, Gustav Bergström och Sandra Bergström (målsägandena), som har biträtt åtalet även i hovrätten, har yrkat bifall till den skadeståndstalan som de förde vid tingsrätten.

Parterna har motsatt sig varandras ändringsyrkanden. Green Cargo och Smurfit Kappa har beträffande skadestånd vitsordat att målsägandena tillhör den ersättningsberättigade kretsen samt de yrkade beloppen som skäligen i och för sig.

HOVRÄTTENS DOMSKÄL

Utredningen

Utredningen i hovrätten har i överklagade delar varit i huvudsak densamma som vid tingsrätten. Förhören med Gustav Bergström, Jimmy Almström, Patrik Johansson, Jan-Olov Granberg, Hans Larsson, Jens Lindgren, Thomas Holm, Kenneth Sjö Dahl, Ann-Marie Olovsson och Ingemar Andersson har spelats upp.

Åklagaren har som ny bevisning i hovrätten åberopat en trafikstudie av Smurfit Kappas industriområde som genomfördes av Luleå Tekniska Universitet under 2007 samt en utredningsrapport från Green Cargo avseende en järnvägsolycka i Jordbro den 27 juni 2014.

Green Cargo har som ny bevisning i hovrätten åberopat ett utdrag från dess ärendehanteringssystem avseende bolagets hantering av ovan nämnda järnvägsolycka i Jordbro.

Bakgrund

Tingsrätten har i sin dom utförligt redogjort för bakgrunden till den olycka som ledde till att Nils Bergström, som vid tillfället var anställd hos Green Cargo, den 1 november 2019 omkom vid en kollision mellan en lastbil och ett tågsätt på Smurfit Kappas industriområde i Piteå.

I tingsrätten frikändes lastbilschauffören Jimmy Almström från vållande till annans död. Tingsrätten fann att Jimmy Almström inte hade lämnat företräde för tågsättet, men då det vid tillfället förelåg stora svårigheter att upptäcka tågsättet kunde hans agerande inte anses innefatta straffbar oaktsamhet. Domen har inte överklagats i den delen.

Hovrätten vill inledningsvis göra klart att varje åtgärd som har och ska vidtas för att minska riskerna vid växling av tågsätt, både specifikt på Smurfit Kappas industriområde men också mer övergripande, naturligtvis är djupt välkomna. Frågan om det fanns något som troligen hade förhindrat den olycka som berövade Nils Bergström livet är emellertid inte densamma som frågan om det finns förutsättningar att ålägga någon företrädare för Green Cargo och/eller Smurfit Kappa straffrättsligt ansvar.

Det hovrätten har att pröva är således om Green Cargo och/eller Smurfit Kappa på grund av arbetsmiljöbrott ska åläggas företagsbot och förpliktigas att utge skadestånd till målsägandena.

Förutsättningar för utdömande av företagsbot

Enligt svensk rätt kan bara människor begå och straffas för brott, (se Bäcklund m.fl., Brottsbalken, En kommentar, kommentaren till 1 kap. 1 § under rubriken Brottsbegreppet, Juno version 21). En företagsbot enligt 36 kap. 7 § brottsbalken är inte ett straff utan en särskild rättsverkan av brott. Denna särskilda rättsverkan har emellertid en bestraffande funktion och kan riktas mot den juridiska person som är arbetsgivare och hos vilken brottet har begåtts.

Den grundläggande förutsättningen för utdömande av företagsbot är att ett brott har begåtts. Såväl subjektiva som objektiva rekvisit för ett brott måste vara uppfyllda och ansvar för brottet måste kunna utkrävas av en individ. Den brottsliga gärning som i detta fall utgör grund för talan är arbetsmiljöbrott. För utdömande av företagsbot krävs emellertid inte att en fysisk person utpekas som gärningsman och åtalas eller döms för brottet. Också om någon gärningsman inte kan åtalas för arbetsmiljöbrottet, t.ex. därför att det inte gått att utreda vem av en grupp personer som varit ansvarig för detta, kan talan om utdömande av företagsbot föras, om det i och för sig *står klart* att ett arbetsmiljöbrott har begåtts av någon (a.a., kommentaren till 3 kap. 10 § under rubriken Straffet). Det måste alltså, även om något individuellt straffansvar inte utkrävs, vara klart att brottet har begåtts av någon som straffrättsligt kan företräda arbetsgivaren. Denne någon är alltid en fysisk person.

För att företaget ska åläggas företagsbot krävs också att brottet har begåtts i utövningen av näringsverksamhet och att företaget inte har gjort vad som skäligen kunnat krävas för att förebygga brottet alternativt att brottet har begåtts av en i bestämmelsen särskilt utpekad grupp med särskilt ansvar för verksamheten (se 36 kap. 7 § andra stycket brottsbalken).

Arbetsmiljöbrott

Bestämmelserna om arbetsmiljöbrott återfinns i 3 kap. 10 § brottsbalken och innebär att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosatt vad som i enlighet med arbetsmiljölagen (1977:1160) ålegat honom till förebyggande av ohälsa eller olycksfall gjort sig skyldig till vållande till annans död (3 kap. 7 § brottsbalken), vållande till kroppsskada (3 kap. 8 § brottsbalken), eller framkallande av fara för annan (3 kap. 9 § brottsbalken), döms för arbetsmiljöbrott.

Arbetsmiljölagen är en ramlag som upptar de grundläggande reglerna för arbetsmiljöns beskaffenhet. Bestämmelserna är allmänt hållna och konkretiseras genom föreskrifter som arbetsmiljöverket meddelar enligt bemyndiganden i 18 § arbetsmiljöförordningen (1977:1166) och som finns publicerade i Arbetsmiljöverkets författningssamling (AFS). Det straffbara åsidosättandet enligt 3 kap. 10 § brottsbalken avser inte bara överträdelser av arbetsmiljölagens regler, utan även av arbetsmiljöförordningen och Arbetsmiljöverkets föreskrifter (se prop. 1990/91:140, s. 129).

Straffansvaret läggs enligt bestämmelsen på den som har ett ansvar enligt arbetsmiljölagen. I förarbetena till lagen framhölls att den som kan ställas till ansvar för arbetsmiljöbrott är den som har skyddsansvaret i arbetsmiljön, samt att skyddsansvaret i första hand ligger på arbetsgivaren själv (se a. prop. s. 129 f).

När det gäller företag som drivs som juridiska personer har enligt praxis ledamöterna i den juridiska personens ledning ansetts ansvariga. Om en delegering med åtföljande beslutsbefogenheter har skett, kan motsvarande förpliktelser finnas för den som har trätt i arbetsgivarens ställe. Det straffrättsliga ansvaret får avgöras med hänsynstagande till den i varje särskilt fall föreliggande situationen och med beaktande av var det reella inflytandet över beslut och åtgärder ligger.

Åklagarens talan mot Green Cargo

Åklagaren har inte väckt talan mot någon särskilt utpekad arbetsgivareföreträdare utan formulerat sin talan mot Green Cargo som att ansvarig personal av oaktsamhet har vållat Nils Bergströms död då ansvarig personal åsidosatt vad som i enlighet med arbetsmiljölagen har ålegat dem till förebyggande av ohälsa och olycksfall.

Oaktsamheten har enligt åklagaren bestått i att ansvarig företrädare för Green Cargo, trots vetskap om tidigare olyckor och signalmannens utsatta placering, inte har genomfört någon eller i vart fall inte utfört en tillräcklig riskinventering och riskbedömning av det arbetsmoment som skulle utföras vid händelsen. Om en sådan tillräcklig riskinventering genomförts hade enligt åklagaren vissa särskilt angivna riskreducerande åtgärder vidtagits såsom att:

- Märka ut tågets bakre ände med ljus- eller ljudsignal
- Förse signalmannen med ljussignal
- Köra loket först i växlingssättet eller
- Genomföra växling med ”obemannad uppsikt” och istället använda tekniska hjälpmedel

Om någon av dessa angivna åtgärder hade vidtagits hade, enligt åtalet, olyckan med hög grad av sannolikhet inte inträffat.

Åklagaren har hänvisat till att följande bestämmelser i arbetsmiljölagen angående arbetsmiljöns beskaffenhet har överträtts:

2 kap. 2 §

Arbete skall planläggas och anordnas så, att det kan utföras i en sund och säker miljö.

2 kap. 4 §

De arbetshygieniska förhållandena när det gäller luft, ljud, ljus, vibrationer och liknande skall vara tillfredsställande.

Betryggande skyddsåtgärder skall vidtagas mot skada genom fall, ras, brand, explosion, elektrisk ström eller liknande.

2 kap. 5 §

Maskiner, redskap och andra tekniska anordningar skall vara så beskaffade och placerade och brukas på sådant sätt, att betryggande säkerhet ges mot ohälsa och olycksfall.

Åklagaren har i denna del även hänvisat till AFS 2006:4 om arbetsutrustning, och påtalat att arbetsutrustning enligt 9 § ska förvaras, installeras, placeras och användas så att betryggande säkerhet mot ohälsa och olycksfall föreligger. Av bilaga B till föreskriften framgår att personer bara får transporteras på mobila maskindrivna arbetsutrustningar om lämpliga skyddsåtgärder vidtagits (punkten B 3.4). Om arbete måste utföras under färden ska hastigheten vid behov anpassas till detta. Vidare ska arbete med mobila arbetsutrustningar planeras med hänsyn till de särskilda risker som terräng, väderlek och aktuellt arbete kan medföra (punkten B 3.6).

Åklagaren har också angivit att Green Cargo brustit mot AFS 2009:2 om arbetsplatsens utformning. Av dess 10 § framgår att belysningen ska planeras, utföras och underhållas samt undersökas och bedömas i den omfattning som behövs för att förebygga ohälsa och olycksfall. En ljuskällas återgivning av färger ska enligt 13 § vara lämplig för arbetsuppgiften. Belysningen ska vara utformad så att varningsskyltar, nödstoppsdon och liknande är lätta att uppfatta. Åtgärder ska vidare enligt 15 § vidtas för att förhindra att olycksfall inträffar på grund av att rörliga maskindelar, arbetsobjekt eller liknande föremål skenbart verkar röra sig långsamt eller stå stilla när de betraktas i periodiskt varierande belysning.

Åklagaren har enligt gärningsbeskrivningen emellertid inte fört talan mot Green Cargo för att ha överträtt någon generell eller särskild föreskrift som rör arbetsmiljöns beskaffenhet, utan oaktsamheten avser bristande riskinventering, riskbedömning och riskanalys. De bestämmelser som åklagaren åberopat ovan är därför av tveksam självständig betydelse i förhållande till Green Cargo, men hovrätten återkommer till dem i själva riskbedömningen.

De aktuella reglerna i förhållande till talan mot Green Cargo är, vilket också angetts av åklagaren, bestämmelserna i 3 kap 2-2 a §§ arbetsmiljölagen.

3 kap. 2 §

Arbetsgivaren ska vidta alla åtgärder som behövs för att förebygga att arbetstagaren utsätts för ohälsa eller olycksfall. En utgångspunkt ska därvid vara att allt sådant som kan leda till ohälsa eller olycksfall ska ändras eller ersättas så att risken för ohälsa eller olycksfall undanröjs.

Arbetsgivaren skall beakta den särskilda risk för ohälsa och olycksfall som kan följa av att arbetstagaren utför arbete ensam.

Lokaler samt maskiner, redskap, skyddsutrustning och andra tekniska anordningar skall underhållas väl.

3 kap. 2 a §

Arbetsgivaren ska systematiskt planera, leda och kontrollera verksamheten på ett sätt som leder till att arbetsmiljön uppfyller föreskrivna krav på en god arbetsmiljö. Han ska utreda arbetsskador, fortlöpande undersöka riskerna i verksamheten och vidta de åtgärder som föranleds av detta. Åtgärder som inte kan vidtas omedelbart ska tidsplaneras.

Arbetsgivaren ska i den utsträckning verksamheten kräver dokumentera arbetsmiljön och arbetet med denna. Handlingsplaner ska därvid upprättas.

Arbetsgivaren ska vidare se till att det i hans verksamhet finns en på lämpligt sätt organiserad arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamhet för fullgörande av de uppgifter som enligt denna lag och enligt 30 kap socialförsäkringsbalken vilar på honom.

Bestämmelserna ger uttryck för principen att huvudansvaret för arbetsmiljön vilar på arbetsgivaren. Av 3 kap. 2 § arbetsmiljölagen framgår att arbetsgivaren ska vidta alla åtgärder som behövs för att arbetsmiljön ska vara så säker som möjligt. En tolkning av ordalydelsen att arbetsgivaren ska vidta alla åtgärder som behövs kan ge intryck av att det är fråga om *strikt ansvar* så snart en olycka sker på en arbetsplats. Det är emellertid inte avsikten. Att en olycka som kan hänföras till arbetsmiljön har inträffat på en arbetsplats innebär alltså inte alltid att ett brott har begåtts av arbetsgivarsidan. Arbetsmiljölagen syftar med sin formulering på att arbetsgivaren ska agera som en normalt aktsam och seriös arbetsgivare borde agera, och vidta alla rimliga åtgärder (jfr Iseskog, Arbetsmiljöansvar, 13:e upplagan, Norstedts juridik, s. 57 f.).

Inte varje avvikelse från vad som kan anses vara ett normalt aktsamt beteende är så klandervärt att beteendet är straffbart. Det finns naturligtvis inte något automatiskt

samband mellan någons skada/död/sjukdom och att någon på arbetsgivarsidan ska straffas. Många arbetsplatsolyckor är just olyckor och inte några straffbara beteenden. Avsikten kan, liksom tingsrätten anført med hänvisning till Lagrådets yttrande över prop. 1990/91:140 angående ändringar i Arbetsmiljölagen och brottsbalken, inte vara att varje arbetsgivare som inte kan *säkerställa* att arbetstagare undgår olycksfall i arbetet bryter mot arbetsmiljölagens krav.

Ett krav som kan ställas på en normalt aktsam och seriös arbetsgivare agerande är att följa de föreskrifter som utfärdats av Arbetsmiljöverket. Av 8 § och 10 § AFS 2001:1 om systematiskt arbetsmiljöarbete framgår att arbetsgivaren har en skyldighet att regelbundet undersöka arbetsförhållandena och bedöma riskerna för att någon kan komma att drabbas av ohälsa eller olycksfall i arbetet.

Det står helt klart att Green Cargo har haft en skyldighet enligt arbetsmiljölagen att utföra den riskinventering som åklagaren påstår. Det står för hovrätten också klart att den relevanta risk som är i fokus för prövningen och som enligt åklagaren borde ha uppmärksamats och åtgärdats av både Green Cargo och Smurfit Kappa är risken för att växlande tågsätt inte har varit tillräckligt synligt för annan fordonstrafik vid den aktuella plankorsningen på Smurfit Kappas industriområdet.

Har Green Cargo gjort någon riskinventering?

Av åberopad bevisning och förhör med nyckelpersoner hos Green Cargo framgår att bolaget bedriver ett utvecklat systematiskt arbetsmiljöarbete. Åklagaren har heller inte gjort gällande några brister i det systematiska arbetsmiljöarbetet på ett generellt plan. En del i ett sådant arbete är att genomföra skyddsronder och riskinventeringar. Det framgår av förhöret med arbetsmiljöchefen Thomas Holm på Green Cargo samt ingiven skriftlig bevisning att Green Cargo kontinuerligt arbetar med riskhantering samt inrapportering av avvikelser och riskanalyser efter inträffade olyckor, bland annat den i Jordbro den 27 juni 2014. Thomas Holm har också berättat om de system och metoder (Synergi och SWIFT) som används för ärendehantering. Den tidigare säkerhetschefen Kenneth Sjödahl har berättat om den uppdaterade riskbedömning för

växlingsarbete som genomfördes av Green Cargo i början av 2019 mot bakgrund av en dödsolycka i Bastuträsk.

Att riskinventering av den aktuella platsen gjorts framgår av förhöret med säkerhetsutvecklaren Jens Lindgren som hade trafiksäkerhetsansvar för personalen på Green Cargo vid den aktuella tidpunkten. Jens Lindgren, vars uppgifter det saknas skäl att sätta i fråga och därför läggs till grund för bedömningen, har vidare berättat att han begärde förstärkning inför den skydds rond som vidtogs den 1 maj 2019. Han tog hjälp av Green Cargos verksamhetsstöd för hjälp med att genomföra skydds ronden på bästa sätt. Det var i vart fall två gruppchefer, en arbetsplatsrepresentant och huvudskyddsombud närvarande. Under skydds ronden såg de på när ett växlingssätt kom in och den bedömning som de då gjorde var att synbarheten var god. Observationerna gjordes såväl dag som natt. Under skydds ronden gick de hela tågsträckan.

Genom denna bevisning finner hovrätten det visat att Green Cargo har företagit både en generell riskinventering och en närmare riskinventering av det aktuella området.

Har denna riskbedömning varit tillräcklig?

Åklagaren menar att om en riskinventering med åtföljande riskbedömning gjorts så har den i vart fall inte varit tillräcklig, för i så fall skulle riskreducerande åtgärder ha vidtagits. Vid denna bedömning måste först ett antal viktiga ingångsvärden klargöras.

Tingsrätten har mycket utförligt redogjort för gällande regelverk för järnvägstrafik och industrispår och vilka skyldigheter som enligt dessa bestämmelser åligger järnvägsföretag (Green Cargo) och infrastrukturförvaltare (Smurfit Kappa). Hovrätten gör ingen annan bedömning än den som tingsrätten har gjort i denna del, nämligen att både Green Cargo och Smurfit Kappa har följt de specifika regler som gäller på området, att erforderliga tillstånd fanns och att Green Cargo i övrigt arbetat enligt branschpraxis för järnvägsföretag.

Att Green Cargo i och för sig har följt de regleringar som gäller för den trafikverksamhet de bedriver innebär inte att arbetsmiljöbrott ”per automatik” är uteslutet. Bolagets skyldigheter i förhållande till arbetsmiljölagen kvarstår.

När förhållandena är sådana att åklagaren inte kan peka på att någon särskilt utfärdad föreskrift har överträtts saknas den presumtion för att gärningen innefattar ett otillåtet risktagande som annars kan anses råda. Det är inte lika lätt att konstatera överträdelse av allmänna skyldigheter eller generella utfallskrav som för specifikationskrav, procedurkrav eller specificerade utfallskrav (jfr s. 235 och s. 237 i Johan Holms avhandling ”Ett hållbart arbetsliv”, Juridiska institutionen i Umeå, 2021).

Någon utfärdad föreskrift från Arbetsmiljöverket (AFS) som direkt avser den situation som är aktuell här saknas. Föreskrifterna om arbetsutrustningens säkerhet (AFS 2006:4) och om arbetsplatsens utformning (AFS 2009:2) måste enligt hovrättens bedömning läsas i ljuset av innehållet i specialregleringarna kring tågtrafik och plankorsningar. Av vikt i sammanhanget är att föreskrifterna som åklagaren har hänvisat till är allmänt hållna och inrymmer förhållandevis stort utrymme för olika tolkningar, medan specialregleringarna för tågtrafik och dess infrastruktur är mer detaljerade. Mot den bakgrunden, och då hovrätten instämmer i tingsrättens bedömning om att Green Cargo följt de regleringar som gäller för den trafikverksamhet de bedriver, är det inte visat att Green Cargo har brutit mot meddelade föreskrifter om arbetsplatsens beskaffenhet. Green Cargo har alltså vid riskbedömningen haft fog för att utgå från att rådande bestämmelser var uppfyllda i förhållande till det arbetssätt som skulle utföras vid händelsen.

I förarbetena till arbetsmiljölagen berördes frågan om hur arbetsmiljökrav ska beaktas vid bedömningen av brottsbalkens vållandebrott. Där yttrades att stor vikt ska läggas vid om en föreskrift från Arbetsmiljöverket om arbetsmiljöns beskaffenhet har blivit åsidosatt vid bedömningen om en gärning ska straffas (se prop. 1976/77:149 s. 170). Utifrån vad som presenterats i målet instämmer hovrätten i tingsrättens uppfattning att det inte föreligger något tydligt åsidosättande av sådan föreskrift.

Åklagaren har i hovrätten anført att den nya bevisning som presenterats i hovrätten innebär att det funnits mer vetskap om riskerna och större skäl till försiktighet än vad som framkommit tidigare. Vad gäller den ingivna rapporten om olyckshändelsen i Jordbro 2014 konstaterar hovrätten att det genom förhöret med Thomas Holm framgått att särskilda säkerhetsöverväganden gjordes i förhållande till bl.a. blytljus då. Det står således klart att Green Cargo haft kännedom om olyckan och att den hade lett till att en riskanalys gjordes. Hovrätten kan för egen del inte bedöma om resultatet av övervägandet efter den olyckan, alltså att nackdelarna övervägde fördelarna i förhållande till användning av blytljus, var korrekt eller inte.

Det kan i sammanhanget nämnas att en felbedömning av ett säkerhetskrav heller inte alltid utgör en straffbar oaktsamhet. Även en normalt seriös arbetsgivare kan rimligen göra felbedömningar. På motsvarande sätt argumenterade Högsta domstolen i rättsfallet NJA 2004 s. 80 rörande arbetsmiljöansvar för en rektor sedan en elev skadats vid arbete vid en s.k. bockningsmaskin. Fråga var om gymnasieskolans rektor genom att underlåta att göra en riskinventering och riskbedömning hade gjort sig skyldig till arbetsmiljöbrott. I domen konstaterade Högsta domstolen att, även om en riskinventering och riskbedömning rörande bockningsmaskinen hade kunnat förhindra olyckan (handskada på elev), rektorn inte hade varit oaktsam. Det hade inte funnits några tecken på att åtgärder behövde vidtas beträffande maskinen, maskinen hade använts under lång tid och eleverna övervakades av en erfaren lärare.

Åklagaren har också åberopat en trafikstudie som Smurfit Kappa beställt av Luleå tekniska universitet 2007. I den beskrivs trafiksituationen på industriområdet och utredarna pekar på riskerna med plankorsningar mellan tåg och övrig fordonstrafik. Av studien framgår att en representant till ett dotterbolag till Green Cargo uppgett att trafikutövaren hade önskat stopptavlor, stopplikt för fordonstrafiken vid plankorsningarna på området men att det ej hade hörsammats. Det är ostridigt att det vid tiden för olyckan hade vidtagits åtgärder som inte fanns 2007. Vid den aktuella plankorsningen sitter det numera både ett kryssmärke och en skylt som markerar tågtrafiks företräde i plankorsningen. Därtill råder stor osäkerhet om och i så fall hur resultatet av trafikstudien redovisats och följts upp i förhållande till Green Cargo.

Det får slutligen konstateras att det inte visats att det vid något tillfälle har meddelats Green Cargo att den aktuella plankorsningen på Smurfit Kappa utgjorde en säkerhetsrisk, eller att det inträffat något tidigare tillbud vid den aktuella plankorsningen.

Det är mot denna bakgrund som bedömningen av om arbetsmiljölagens regelverk om riskbedömning och krav på riskreducerande åtgärder har överträtts måste göras.

Bestämmelserna som omgärdade den aktuella plankorsningen var alltså uppfyllda vilket bland annat innebar att tågsättet endast fick köra i så kallad ”kryphastighet”, vilket innebär maximalt 10 km per timme. Övergången markerades med trafikskyltar. Det fanns inte någon sly eller andra hinder för synbarhet, utan plankorsningen låg helt öppen. Det fanns belysning intill spåret och förstärkt sådan (med två lampor intill varandra) just över plankorsningen.

Utifrån de givna förutsättningarna kan det inte anses styrkt att ansvarig företrädare för Green Cargo vid något tillfälle, närmast till hands vid skyddsrand på platsen, måste ha förstått att riskerna kring den aktuella plankorsningen – trots att regelverken som kringgärdat den var uppfyllda – var så stora att åtgärder måste vidtas, och att denne någon har gjort sig skyldig till sådan oaktsamhet som bör föranleda ansvar enligt 3 kap. 7 § brottsbalken.

Talan om företagsbot mot Green Cargo ska därför ogillas. Vid denna utgång ska skadeståndsyrkandena avslås.

Smurfit Kappa

En stor del av de skäl som hovrätten anfört vid bedömningen av Green Cargos ansvar har bäring även på bedömningen av talan mot Smurfit Kappa. De rättsliga utgångspunkterna i förhållande till förutsättningarna för utdömande av företagsbot och arbetsmiljöbrott är desamma.

Åklagaren har inte heller när det gäller Smurfit kappa väckt talan mot någon särskilt utpekad arbetsgivareföreträdare.

Den oaksamhet som görs gällande i förhållande till Smurfit Kappa är att ansvarig företrädare för Smurfit Kappa, i egenskap av den som råder över ett arbetsställe med beaktande av att korsande trafik mellan järnväg och landsväg förelåg, inte tillsett att järnvägsspåret (den fasta anordningen) kunde användas för trafik utan risk för olycksfall.

Åklagaren har vidare gjort gällande att ansvarig företrädare för Smurfit Kappa, i egenskap av den som råder över ett fast driftställe som är gemensamt för fler verksamheter, har åsidosatt vad som ålegat bolaget enligt arbetsmiljölagen genom att underlåta att samordna arbetsmiljöarbetet med följd att ingen eller i vart fall ingen tillräcklig riskbedömning genomförts.

Hade en tillräcklig riskinventering med åtföljande riskbedömning och riskanalys genomförts hade, enligt åklagaren, riskreducerande åtgärder vidtagits såsom att åtgärda järnvägsövergången som passerades i samband med olyckan som då endast var utmärkt med vägmärke (s.k. kryssmärke) och inte med någon ljus- eller ljudsignal samt att fungerande utomhusbelysning vid olyckstillfället saknades.

Med en fungerande belysning, ljus- eller ljudsignaler, vägbom, tågvak eller liknande borde enligt åklagaren lastbilschauffören med hög grad av sannolikhet ha sett tåget och därmed stannat och kollisionen hade kunnat undvikas.

Åklagaren har i denna del hänvisat till 3 kap. 7 e, 7 g och 12 §§ arbetsmiljölagen.

Av 3 kap. 7 d § arbetsmiljölagen framgår att Smurfit Kappa så som åklagaren påstått i egenskap av den som råder över arbetsstället varit ansvarig för samordningen av arbetsmiljöfrågor. Av bestämmelserna i 3 kap 7 e, 7 g och 12 §§ samma lag följer också att samråd mellan verksamhetsutövarna på ett arbetsställe ska ske för att åstadkomma tillfredsställande skyddsförhållanden. Den som råder över ett arbetsställe

ska se till att det på arbetsstället finns sådana fasta anordningar att den som arbetar där utan att vara arbetstagare i förhållande till honom inte utsätts för risk för ohälsa eller olycksfall. Han ska även se till att andra anordningar som finns på arbetsstället kan användas utan sådan risk.

Det framgår således tydligt av bestämmelserna i arbetsmiljölagen att Smurfit Kappa haft det övergripande ansvar för förhållandena på industriområdet som åklagaren påstår.

Har Smurfit Kappa gjort någon riskinventering och var den i så fall tillräcklig?

I likhet med Green Cargo framgår det av den återopade bevisningen – inte minst förhöret med arbetsmiljöchefen på Smurfit Kappa, Ingemar Andersson – att Smurfit Kappa bedriver ett omfattande systematiskt arbetsmiljöarbete. Att så är fallet har inte heller ifrågasatts av åklagaren.

Vad gäller riskbedömningen vid den aktuella plankorsningen så visar samma förhör att det funnits en medvetenhet hos Smurfit Kappa om att plankorsningar kan utgöra risker, men att det före olyckan inte hade framkommit att det var för mörkt vid spåren eller att tågsätten var svåra att upptäcka vid den aktuella plankorsningen. Patrik Johansson, som är skyddsombud på Smurfit Kappa, har vittnat om att det ”i alla tider” har varit så att det bara är en reflexväst på signalmannen som kommer åkande på tågsättet vid växling, och att det har pratats runt fikabordet om att tågsätten kan vara svåra att se när de kommer ”smygande”. Han känner dock inte till att detta vid något tillfälle har framförts till ledningen.

Av förhöret med Ingemar Andersson har vidare framgått att klippning av gräs och sly sker kontinuerligt under sommarhalvåret och att bolaget, vilket också framgår av den skriftliga bevisningen, har upprättat en Trafiksäkerhetsinstruktion och Regler avseende trafik. Trafikreglerna har gått ut till uppdragstagare med externa fordon som tillåts komma in på industriområdet. I detta dokument anges bland annat följande:

”Inom industriområdet förekommer dagliga godstransporter med tåg. Ett huvudspår förenas inne på området till ett flertal kortare spår, vilka har ett antal korsningspunkter med Råvaruvägen. Tågvagnar står ofta parkerade inom området, speciellt vid fyrvägs korsningen Råvaruvägen – Renservägen, vilket kan leda till försämrad sikt. Det är viktigt att poängtera att **tåget alltid har företräde.**”

Trafiksäkerhetsverket har lämnat säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare av industrispår till Smurfit Kappa utifrån förhållandena på platsen och löpande skyddsronder har genomförts tillsammans med Green Cargo. Mot bakgrund av vad som framkommit om efterlevnaden av de särskilda regelverken som gäller för tågtrafik och infrastrukturförvaltare instämmer hovrätten i den bedömning som tingsrätten gjort, alltså att Smurfit Kappa har efterlevt dessa bestämmelser. Risk- och oaksamhetsbedömningen måste på samma sätt som för Green Cargo göras mot bakgrund av detta.

Vid den aktuella olyckan var delar av belysningen vid plankorsningen ur funktion. Detta hade felanmälts enligt Smurfit Kappas rutiner, dock till fel mottagare. Även om de faktum att belysningen var trasig och att det inte hade åtgärdats inom den förväntade tiden får anses vara en avvikelse från ett normalt aktsamt beteende kan detta i enlighet med vad tingsrätten anført, inte föranleda något ansvar i straffrättsligt hänseende.

Smurfit Kappa har särskilt informerat sina underentreprenörer och samarbetspartner att det förekommer frekvent tågtrafik på området och, vilket redan framgår av lag, att tåg alltid har företräde framför övrig fordonstrafik på industriområdet. Vidare är annat inte visat än att Smurfit Kappa efter den trafikstudie som Luleå tekniska universitet redovisat 2008 har försökt fånga in problematiken med plankorsningarna genom att montera kryssmärke och trafikskylt om tågtrafikens företräde. Enligt Smurfit Kappa har belysningen också monterats efter trafikstudien; något som inte motsägs av de fotografier som har presenterats i målet och som hovrätten därför lägger till grund för bedömningen. Liksom för Green Cargos del har det inte heller beträffande Smurfit Kappa framkommit att någon har fört fram att det fanns synbarhetsproblem vid den aktuella plankorsningen. Arbetsmiljöchefen Ingemar Andersson, som har redogjort för

de åtgärder som nu har vidtagits för att öka synbarheten vid den aktuella plankorsningen, har vittnat om att han i tiden före olyckan inte fått några signaler om bristande synbarhet. Han har vidare berättat att om något sådant hade nått honom, skulle han ha vidtagit åtgärder. Det saknas skäl att ifrågasätta hans uppgifter i den delen.

Det kan vid nu angivna förhållanden inte anses styrkt att någon företrädare för Smurfit Kappa har gjort sig skyldig till sådan oaktsamhet som bör föranleda ansvar enligt 3 kap. 7 § brottsbalken. Något arbetsmiljöbrott är således inte styrkt och talan om företagsbot mot Smurfit Kappa ska ogillas. Med denna utgång ska målsägandenas skadeståndsyrkanden avslås.

Rättegångskostnader

Hovrätten instämmer i tingsrättens bedömning att det finns skäl att tillåta ersättning utöver timkostnadsnormen. Den ersättning som respektive ombud har yrkat är mot bakgrund av målets karaktär och omfattning skälig och ska utgå. Det finns skäl att låta staten stå för samtliga kostnader i målet.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga C
Överklagande senast den 12 januari 2023.

Hovrättspresidenten Erik Sundström, hovrättsrådet Elida Sundkvist, rådmannen Carin Wiklund (referent) samt nämndemännen Lili-Mari Lundström och Stig Nordqvist (skiljaktig) har deltagit i avgörandet.

Skiljaktig mening, se bilaga A



Skiljaktig mening i hovrätten

Nämndemannen Stig Nordqvist är skiljaktig och anför följande.

Enligt min mening borde Smurfit Kappa vid sin riskbedömning ha insett vilka risker som den aktuella plankorsningens utformning medförde. Det har bolaget emellertid inte gjort och deras riskbedömning har därför varit bristfällig. Om den inte hade varit bristfällig skulle Smurfit Kappa ha vidtagit riskreducerande åtgärder vid plankorsningen i form av montering av vägbommar och ljussignaler så att plankorsningen kunde användas av trafik utan risk för olycksfall.

Jag anser mot denna bakgrund att Smurfit Kappa ska åläggas företagsbot om 1 500 000 kr för arbetsmiljöbrott genom vållande till annans död. Smurfit Kappa ska även betala skadestånd till Ann-Britt Bergström, Gustav Bergström och Sandra Bergström med 30 000 kr vardera plus ränta. Tingsrättens dom ska, enligt min mening, ändras på motsvarande sätt.

Överröstad i denna del är jag i övrigt ense med majoriteten.



LULEÅ TINGSRÄTT
Handl 12

DOM
2022-01-10
meddelad i
Luleå

Mål nr: B 1291-20

PARTER

Tilltalad

Nils JIMMY Almström, 19800109-8659
Stormstigen 14
931 51 Skellefteå

Offentlig försvarare:

Advokat Johan Engström
Advokatbyrån Adekvat HB
Furunäsvägen 100
941 52 Piteå

Åklagare

Åklagarmyndigheten
Riksenheten för Miljö- och Arbetsmiljömål Östersund
Box 488
831 26 Östersund

Målsägande

1. Ann-Britt Bergström
Sikforsvägen 52
942 94 Sikfors

Målsägandebiträde:

Advokat Karoliina Ikonen Simu
Advokatbyrån Karoliina Ikonen AB
Pontonjärvägen 10
961 43 Boden

2. Gustav Bergström
Lulnäsvägen 310
975 95 Luleå

Målsägandebiträde:

Advokat Karoliina Ikonen Simu
Advokatbyrån Karoliina Ikonen AB
Pontonjärvägen 10
961 43 Boden

Om domstolens behandling av personuppgifter, se www.domstol.se/personuppgifter. Kontakta oss för information på annat sätt.

Besöksadress
Skeppsbrogatan 43

Telefon
0920-29 55 00

Öppettider
måndag - fredag
08:00-16:00

Postadress
Box 849
971 26 Luleå

E-post
lulea.tingsratt@dom.se

Webbplats
<https://www.domstol.se/lulea-tingsratt>

3. Sandra Bergström
Norr Mälarstrand 88 Lgh 1102
112 35 Stockholm

Målsägandebiträde:
Advokat Karoliina Ikonen Simu
Advokatbyrån Karoliina Ikonen AB
Pontonjärvägen 10
961 43 Boden

DOMSLUT

Åtal som den tilltalade frikänns från

Vållande till annans död, grovt brott, 3 kap 7 § 2 st brottsbalken
2019-11-01

Skadestånd

1. Ann-Britt Bergströms skadeståndsyrkande avslås.
2. Gustav Bergströms skadeståndsyrkande avslås.
3. Sandra Bergströms skadeståndsyrkande avslås.

Ersättning

1. Karoliina Ikonen Simu får ersättning av staten med 202 134 kr. Av beloppet avser 141 431 kr arbete, 16 965 kr tidsspillan, 3 311 kr utlägg och 40 427 kr mervärdesskatt.
 2. Johan Engström får ersättning av staten med, rätt räknat, 190 054 kr. Av beloppet avser 136 373 kr arbete, 13 050 kr tidsspillan, 2 620 kr utlägg och 38 011 kr mervärdesskatt.
 3. Staten ska stå för kostnaden för försvararen och målsägandebiträdet.
-



LULEÅ TINGSRÄTT
Handl 12

DOM
2022-01-10
meddelad i
Luleå

Mål nr: B 1291-20

Motpart

Green Cargo AB, 556119-6436
Box 39
171 11 Solna

Ombud:

Advokat Cecilia Kindgren-Bengtsson
Advokatfirman Lindahl KB
Studentgatan 6
211 38 Malmö

Åklagare

Åklagarmyndigheten
Riksenheten för Miljö- och Arbetsmiljömål Östersund
Box 488
831 26 Östersund

Målsägande

1. Ann-Britt Bergström
Sikforsvägen 52
942 94 Sikfors

Målsägandebiträde:

Advokat Karoliina Ikonen Simu
Advokatbyrån Karoliina Ikonen AB
Pontonjärvägen 10
961 43 Boden

2. Gustav Bergström
Lulnäsvägen 310
975 95 Luleå

Målsägandebiträde:

Advokat Karoliina Ikonen Simu
Advokatbyrån Karoliina Ikonen AB
Pontonjärvägen 10
961 43 Boden

Om domstolens behandling av personuppgifter, se www.domstol.se/personuppgifter. Kontakta oss för information på annat sätt.

Besöksadress

Skeppsbrogatan 43

Telefon

0920-29 55 00

Öppettider

måndag - fredag

08:00-16:00

Postadress

Box 849

971 26 Luleå

E-post

lulea.tingsratt@dom.se

Webbplats

<https://www.domstol.se/lulea-tingsratt>

3. Sandra Bergström
Norr Mälarstrand 88 Lgh 1102
112 35 Stockholm

Målsägandebiträde:
Advokat Karoliina Ikonen Simu
Advokatbyrån Karoliina Ikonen AB
Pontonjärvägen 10
961 43 Boden

DOMSLUT

Skadestånd

1. Ann-Britt Bergströms skadeståndsyrkande avslås.
2. Gustav Bergströms skadeståndsyrkande avslås.
3. Sandra Bergströms skadeståndsyrkande avslås.

Betalningsskyldighet till staten

Tingsrätten ogillar åklagarens talan om företagsbot.

Ersättning

Green Cargo AB får ersättning av staten med 439 064 kr för sin kostnad för försvarare. Av beloppet avser 337 500 kr arbete, 13 751 kr utlägg och 87 813 kr mervärdesskatt.



LULEÅ TINGSRÄTT
Handl 12

DOM
2022-01-10
meddelad i
Luleå

Mål nr: B 1291-20

Motpart

Smurfit Kappa Kraftliner Piteå AB/AssiDomän Kraftliner, 556040-5960
Kolugnsvägen 30
941 86 Piteå

Ombud:

Advokat Anders Lorentzon
Kihlstedts Advokatbyrå i Stockholm AB
Box 5331
102 47 Stockholm

Åklagare

Åklagarmyndigheten
Riksenheten för Miljö- och Arbetsmiljömål Östersund
Box 488
831 26 Östersund

Målsägande

1. Ann-Britt Bergström
Sikforsvägen 52
942 94 Sikfors

Målsägandebiträde:

Advokat Karoliina Ikonen Simu
Advokatbyrån Karoliina Ikonen AB
Pontonjärvägen 10
961 43 Boden

2. Gustav Bergström
Lulnäsvägen 310
975 95 Luleå

Målsägandebiträde:

Advokat Karoliina Ikonen Simu
Advokatbyrån Karoliina Ikonen AB
Pontonjärvägen 10
961 43 Boden

Om domstolens behandling av personuppgifter, se www.domstol.se/personuppgifter. Kontakta oss för information på annat sätt.

Besöksadress

Skeppsbrogatan 43

Telefon

0920-29 55 00

Öppettider

måndag - fredag
08:00-16:00

Postadress

Box 849
971 26 Luleå

E-post

lulea.tingsratt@dom.se

Webbplats

<https://www.domstol.se/lulea-tingsratt>

3. Sandra Bergström
Norr Mälarstrand 88 Lgh 1102
112 35 Stockholm

Målsägandebiträde:
Advokat Karoliina Ikonen Simu
Advokatbyrån Karoliina Ikonen AB
Pontonjärvägen 10
961 43 Boden

DOMSLUT

Skadestånd

1. Ann-Britt Bergströms skadeståndsyrkande avslås.
2. Gustav Bergströms skadeståndsyrkande avslås.
3. Sandra Bergströms skadeståndsyrkande avslås.

Betalningsskyldighet till staten

Tingsrätten ogillar åklagarens talan om företagsbot.

Ersättning

Smurfit Kappa Kraftliner Piteå AB får ersättning av staten med 641 826 kr för sina kostnader för försvarare och bevisning. Av beloppet avser 466 200 kr arbete, 47 261 kr utlägg och 128 365 kr mervärdesskatt.

YRKANDEN M.M.

Åklagaren har yrkat och åberopat bevisning enligt bilaga 1, med följande justeringar och tillägg:

- Andra stycket i gärningsbeskrivningen under åtalpunkten 1 ska ha följande lydelse.
Jimmy Almström har av oaktsamhet enligt ovan vållat Nils Bergströms död. Brottet är grovt då det innefattat ett medvetet risktagande och en försummelse av allvarligt slag.
- I gärningsbeskrivningen under åtalpunkten 3 ska det i sjätte och sjunde stycket i stället för *landsväg* rätteligen stå *väg*.
- Åklagaren har ur förundersökningsprotokollet även åberopat avsnitt 3.3 och 3.4 i Trafikverkets Trafikbestämmelser för järnväg, Modul 10 HMS avseende växling.

Målsägandena, som biträtt åtalet, har begärt skadestånd enligt bilaga 2.

Jimmy Almström har åberopat bevisning enligt bilaga 3.

Green Cargo AB (i det följande Green Cargo) har åberopat bevisning enligt bilaga 4.

Green Cargo har därutöver åberopat utdrag rörande skyddsrand den 1 maj 2019 m.m, blankett för riskanalys den 25 februari 2019, blankett för SWIFT-analys, Trafikverkets Trafikbestämmelser för järnväg, TDOK: 2015:0305, Modul 20 avseende sidospår samt en film från rekonstruktion av olyckan.

Smurfit Kappa Kraftliner Piteå Aktiebolag (i det följande Smurfit Kappa) har åberopat bevisning enligt bilaga 5.

Smurfit Kappa har därutöver åberopat en övervakningsfilm från den aktuella platsen, ett flygfotografi över olycksområdet, Trafikverkets riktlinjer TDOK 2015:0311 angående plankorsningar och val av skyddsalternativ samt Transportstyrelsens beslut

av den 9 mars 2018 om säkerhetstillstånd för Smurfit Kappa som infrastrukturförvaltare av industrispår.

DOMSKÄL

Inställningar

Jimmy Almström har bestritt ansvar för brott.

Green Cargo och Smurfit Kappa har bestritt talan om företagsbot. Bolagen har i händelse av frikännande dom begärt ersättning för sina rättegångskostnader.

Jimmy Almström, Green Cargo och Smurfit Kappa har bestritt skadeståndsyrkandena. Smurfit Kappa har som skäligen belopp i sig godtagit 30 000 kr till vardera målsäganden i enlighet med gällande praxis för vållandebrott av normalgraden.

Bakgrund

Genom den utredning som har lagts fram i målet är inledningsvis följande utrett.

Green Cargo är ett logistikföretag som utför godstransporter med tåg både inrikes och utrikes. Bolaget, som bildades i samband med bolagiseringen av Statens Järnvägar, är helägt av Svenska Staten. Smurfit Kappa bedriver tillverkning av papper och pappersprodukter av olika slag och har verksamhet över hela världen. Bolaget har ett flertal pappersbruk, bl a ett i Piteå.

Nils Bergström var anställd som operatör vid Green Cargo och tjänstgjorde vid bolagets arbetsställe i Piteå. På morgonen den 1 november 2019 arbetade han tillsammans med kollegan Jan-Olov Granberg med s.k. växling genom att backa ett tågsätt från Piteå bangård och in på Smurfit Kappas fabriksområde i Piteå längs ett s.k. industrispår inne på området. Tågsättet bestod av ett lok samt 15 godsvagnar lastade med returfiber och en timmervagn, som var tom. Nils Bergström tjänstgjorde vid

tillfället som signalman, med uppgiften att hålla uppsikt i tågets rörelseriktning, och stod på den sista vagnen i tågsättet, dvs den främsta vagnen i tågsättets färdriktning. Vid tillfället bar Nils Bergström varselkläder. Jan-Olov Granberg tjänstgjorde som radiooperatör och lokförare, med uppgiften att fjärrstyra loket, och stod på en vagn mitt i tågsättet.

Jimmy Almström arbetar som lastbilschaufför vid Holmlunds åkeri i Skellefteå. Den aktuella morgonen körde han spån från Kåge Sågverk till Smurfit Kappa i Piteå med en lastbil med tillkopplat släp. När han anlände till fabriksområdet passerade han först en mätstation för vägning av lasten och körde därefter in på fabriksområdet där han, enligt praxis, via radio kontaktade den som körde den s.k. renhållningstraktorn för att få information om var det aktuella lasset skulle tömmas. Vid tillfället var det Patrik Johansson, som är anställd vid Smurfit Kappa som driftsoperatör vid det s.k. renseriet och även var skyddsombud, som körde renhållningstraktorn. Av denne fick Jimmy Almström information att lasset skulle tippas på en plats som kallas yttre bränsle. För att ta sig till den platsen behövde Jimmy Almström köra längs en väg inne på området som löpte nära och parallellt med järnvägsspåret och sedan korsade spåret till vänster i färdriktningen vid en av de plankorsningar som fanns längs spåret. Övergången var utmärkt med kryssmärken men hade inga ljus- eller ljussignaler eller bommar. På den sida av plankorsningen som vette mot den väg som Jimmy Almström kom körande längs fanns även en väjningspliktsskylt och en varningsskylt för järnvägs korsning utan bommar.

Medan Jimmy Almström närmade sig plankorsningen med sin lastbil med släp närmade sig samtidigt det backande tågsättet från motsatt håll med Nils Bergström stående på ett fotstöd på den främsta godsvagnen i färdriktningen. I samband med att Jimmy Almström passerade järnvägsövergången med lastbilsekipaget kolliderade tågsättet med lastbilen. Detta skedde omkring klockan 06.26 på morgonen. Sammanstötningen mellan godsvagnen och lastbilen skedde vid lastbilens bakre hjulpar och medförde att lastbilen välte och att godsvagnen spårade ur och delvis hamnade ovanpå den välta lastbilen. Släpet till lastbilen stod kvar på hjulen. Vid kollisionen klämdes Nils Bergström mellan godsvagnen och lastbilen och omkom.

Det aktuella tågsättet hade backat in på fabriksområdet via en grind i det stängsel som omgärdar fabriksområdet. Olyckan inträffade vid den andra plankorsningen sett från infartsgrinden. Avståndet mellan grinden och plankorsningen där olyckan skedde är något mindre än 150 meter.

På sträckan från själva plankorsningen och fram till grinden finns det sex stycken belysningsstolpar, varav, sett från det håll där lastbilen kom körande innan svängen över järnvägsspåret, två är placerade på den vänstra sidan av spåret närmast grinden och fyra på den högra sidan av spåret. Belysningsstolparna på den högra sidan av spåret bär två parallella ljuskällor, varav den ena är placerad närmare järnvägsspåret och den andra närmare vägen.

Vid det aktuella tillfället var fyra ljuskällor i det aktuella området trasiga, varav båda ljuskällorna i den stolpe som var placerad strax före plankorsningen samt vardera ljuskällan närmast järnvägsspåret i de två närmast följande stolparna sett från plankorsningen mot grinden.

Den trasiga belysningen hade, i en intern arbetsorder på Smurfit Kappa den 24 oktober 2019, rapporterats och begärts åtgärdad av elektriker senast den 30 oktober 2019. Av misstag skickades arbetsordern dock till fel enhet, där den ansvarige vid tillfället var ledig. På grund av detta kom belysningen inte att åtgärdas inom den utsatta tiden och var därmed trasig vid tidpunkten för olyckan.

Vid polisens undersökning av lastbilen som var inblandad i olyckan konstaterades inga tekniska brister som hade bidragit till olyckan. Av utdrag från lastbilens färdskrivare framgår att lastbilens hastighet strax före kollisionen uppgick till omkring 15 km/h.

En kriminalteknisk undersökning av Jimmy Almströms mobiltelefon påvisade ingen aktivitet hos denna vid tidpunkten för olyckan eller i nära anslutning till olyckan.

Ett loggutdrag från loket som förde tågsättet anger att hastigheten strax före kollisionen uppgift till 16 km/h.

Det har efter olyckan inte genomförts någon undersökning av de varselkläder som Nils Bergström bar vid olyckstillfället.

De grundläggande reglerna om järnvägsverksamhet finns i järnvägslagen (2004:519). Enligt denna är Transportstyrelsen tillsynsmyndighet över järnvägsverksamhet, med uppgift att pröva tillstånd samt utöva tillsyn enligt lagen och tillhörande föreskrifter. I järnvägslagen används begreppet *infrastrukturförvaltare* för den som ansvarar för förvaltningen och driften av en järnvägsinfrastruktur. För det allmänna järnvägsnätet är det Trafikverket som är infrastrukturförvaltare. Utöver det allmänna järnvägsnätet finns det även mindre järnvägsnät för persontrafik samt industrijärnvägar. För det nu aktuella industrispåret på Smurfit Kappas område är det Smurfit Kappa som är industristrukturförvaltare. I järnvägslagen används vidare begreppet *järnvägsföretag* för den som, med stöd av licens eller nationellt trafiksäkerhetstillstånd, utför järnvägstrafik. Green Cargo är ett sådant företag.

I 2 kap. järnvägslagen finns bestämmelser om de grundläggande krav som ställs på *järnvägssystem*, med vilket avses järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt drift och förvaltning av dessa. De inledande bestämmelserna i kapitlet, 1-6 §§, har rubriken säkerhet och reglerar de krav som ställs på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag i det avseendet. Av 2 kap 5 § järnvägslagen följer att järnvägsverksamheten ska omfattas av ett säkerhetstyrningssystem samt att det även ska finnas sådana övriga säkerhetsbestämmelser som behövs för att trygga en säker verksamhet. I 3 kap. järnvägslagen finns vidare bestämmelser om tillstånd för järnvägsverksamhet. Enligt 3 kap 7 § krävs det ett säkerhetstillstånd för att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen. Ett sådant tillstånd meddelas av Transportstyrelsen som tillsynsmyndighet enligt järnvägslagen.

Vid tiden för olyckan gällde ett den 9 mars 2018 meddelat säkerhetstillstånd för Smurfit Kappa som infrastrukturförvaltare. I skälen för Transportstyrelsens beslut, som var en omprövning av ett tidigare under år 2013 meddelat säkerhetstillstånd, anges att Smurfit Kappa *uppfyller de krav som ställs på infrastrukturförvaltare med industrispår enligt 3 kap. 8 § järnvägslagen (2004:519)*. Av beslutet framgår att detta grundar sig på de

uppgifter som Smurfit Kappa lämnat om verksamhetens säkerhet samt att Transportstyrelsen särskilt granskat Smurfit Kappas säkerhetsstyrningssystem för infrastrukturförvaltningen samt ett besiktningsprotokoll.

För den järnvägsinfrastruktur som Trafikverket förvaltar och således är infrastrukturförvaltare för, dvs det allmänna järnvägsnätet, har Trafikverket utfärdat Trafikbestämmelser för järnväg (TDOK 2015:0309). Dessa bestämmelser omfattar, förutom ett grunddokument, ett större antal regelmoduler som innehåller de egentliga föreskrifterna, t ex modul 10E och 10 HMS angående växling för olika system samt modul 20 angående sidospår.

Trafikbestämmelserna för järnväg, för vilka brukar användas förkortningen TTJ, gäller formellt sett endast för den verksamhet som bedrivs på den järnvägsinfrastruktur som förvaltas av Trafikverket som infrastrukturförvaltare samt för de järnvägsföretag som trafikerar denna infrastruktur med stöd av s.k. trafikeringsavtal. Enligt branschpraxis tillämpas bestämmelserna dock som regel även av övriga infrastrukturförvaltare som grund för deras egna trafiksäkerhetsinstruktioner eller andra säkerhetsbestämmelser enligt 2 kap 5 § järnvägslagen, och av andra järnvägsföretag.

Enligt TTJ är det nu aktuella järnvägsspåret att betrakta som ett s.k sidospår, till skillnad från s.k. huvudspår. I TDOK 2015:0309 Modul 20 regleras samlat vad som gäller för sidospår i fråga om säkerhetskommunikation, växling, broms, säkrande av fordon, A-skydd, signaler som kan vara aktuella vid växling samt säkerhetsåtgärder och säkerhetsbestämmelser.

Enligt TTJ ska vid växling finnas en tillsyningsman utsedd av järnvägsföretaget. Om inte annat angetts är lokföraren tillsyningsman. Som högsta tillåtna hastighet vid växling gäller 30 km/h. Vid växling ska som huvudregel uppsikt hållas i tågsättets rörelseriktning. Om föraren inte befinner sig främst i rörelseriktningen och därför inte kan hålla uppsikt ska tillsyningsmannen, om det särskilt utsetts en sådan, eller annars en särskild signalgivare hålla uppsikt i rörelseriktningen. Den som håller uppsikt i rörelseriktningen ska ha ständig kontakt med föraren när växlingen är i rörelse. Om

kontakten bryts ska föraren stanna växlingssättet. Kontakten kan upprätthållas genom ett radiosystem som måste ha en sluten radioförbindelse. Kontakten anses vara upprätthållen med föraren om det finns tonsignalering.

I det nu aktuella fallet var Nils Bergström signalgivare och hade radiokontakt med Jan-Olov Granberg som var lokförare och därmed även, då annat inte var bestämt, tillsyningsman. Radiokontakten upprätthölls genom en s.k. växlingsradio. Via denna kunde Nils Bergström och Jan-Olov Granberg samtala med varandra samt hålla kontakt via s.k. backsignalering, dvs genom en regelbunden signal som Nils Bergström sände till Jan-Olov Granberg under backningen.

Det finns i TTJ inga bestämmelser om hur den som är signalgivare ska placera sig på tågsättet. Det sätt som Nils Bergström var placerad på vagnen är ett brukligt förfarande inom järnvägsbranschen.

TTJ innehåller inga krav på ljussignal på vagnar vid växling. Av avsnitt 3.16 i Modul 20, med rubriken *Signaler på fordon vid växling*, framgår att kravet på ljus endast gäller för drivfordon och inte för vagnar. Där anges att det vid växling ska visas framändessignal och bakändessignal på växlingssätt som består av motorvagnar samt på andra verksamma drivfordon och att framändessignal består av vita sken och bakändessignal av fasta eller blinkande röda sken. I bestämmelsen anges att syftet med dessa signaler är att utmärka framänden och bakänden, så att man i vissa situationer kan avgöra vad signalerna ”framåt” eller ”back” innebär” samt att fordonet ska kunna uppmärksammas i mörker. Motsvarande bestämmelser finns i Modulerna 10.

I Trafikverkets egna ledningssystem, som en del av säkerhetsstyrningssystemet för dess järnväg, dvs det allmänna järnvägsnätet, har framtagits riktlinjer om *Plankorsningar – Val av skyddsalternativ*, TDOK 2015:0311. Av den vid tiden för olyckan gällande versionen av dessa riktlinjer framgår under punkten 1 att syftet med dessa är att ange riktlinjer för Trafikverkets arbete med plankorsningar mellan väg och järnvägstrafik för att åstadkomma en tillfredsställande trafiksäkerhet i korsningarna. I punkten 2 anges att dokumentet innehåller riktlinjer för bl a val av skyddsalternativ i plankorsningar, att

dokumentet ska tillämpas av Trafikverket vid ny- och ombyggnad av järnväg men även i långsiktiga förbättringsplaner för befintliga banor samt att dokumentet kan utgöra ett stöd även för andra infrastrukturförvaltare än Trafikverket som ska ta fram motsvarande regler. Av punkterna 6.2 och 6.3 i riktlinjerna följer att både en befintlig och en planerad plankorsning motsvarande den nu aktuella, dvs där det är fråga om en s.k. serviceväg och under de sikt och hastighetsförhållanden som råder, tillåts ha ett skydd som består av enbart kryssmärke och till och med vara helt oskyddad.

Det finns inga krav på belysning av ett industrispår och en plankorsning av det nu aktuella slaget i Transportstyrelsens eller Trafikverkets regelverk.

Vid den i målet aktuella tidpunkten gällde för Smurfit Kappas industrispår en av den 23 februari 2018, genom verkställande direktören vid Smurfit Kappa, fastställd *Trafiksäkerhetsinstruktion inkluderande säkerhetsstyrningssystem för Järnväg hos Smurfit Kappa Piteå*. Denna var gällande från och med den 1 mars 2018 och ersatte en tidigare Trafiksäkerhetsinstruktion från den 4 augusti 2015. I ingressen till instruktionen anges att vid upprättandet av denna har beaktats, utöver Järnvägslagen med tillhörande förordning och föreskrifter, Trafikverkets trafikbestämmelser för järnväg, TDOK 2015:0309, modul 20. I punkten 1 i instruktionen anges vidare att verksamheten på Smurfit Kappas spåranläggning ska utföras enligt instruktionen och Trafikverkets trafikbestämmelser för järnväg TDOK 2015:0309, modul 20. I punkten 3.1, med rubriken *Data för nationella järnvägsdatabasen (NJDB)*, anges att anläggningens namn är Lillänget Piteå, att max tillåten hastighet är 10 km/h och att spårtypen är Sidospår. Under punkten 3.2, med rubriken *Spår, spårväxlar och vägövergångar*, beskrivs spåranläggningen och där anges bl a att det på industriområdet finns flera obebakade plankorsningar av vägar samt – med kursiverad text – att växlingsrörelsen på anläggningen av säkerhetsskäl inte får hålla högre hastighet än 10 km/h och att främsta fordonet ska vara bemannat för uppsikt i färdriktningen och ska vid behov kunna stanna inom halva siktsträckan. I punkten 5.2 i instruktionen, med rubriken *Hastighet och uppsikt*, anges vidare att trafiken på spåranläggningen ska utföras enligt Trafikverkets regler för ”växlingsrörelse” och att den högsta tillåtna hastigheten på

spåranläggningen är 10 km/h, att det främsta fordonet ska vara bemannat för uppsikt i rörelseriktningen samt att fordonsrörelsen ska kunna stanna inom halva siktavståndet.

Vid den aktuella tiden gällde som säkerhetsregler vid Smurfit Kappa även *Regler avseende trafik* av den 22 oktober 2019. I dessa regler anges bl a att industriområdet, då externa fordon tillåts komma in på detta, juridiskt sett inte är att betrakta som ett inhägnat område och att Trafikförordningen därför gäller inne på området. Vidare anges att en generell hastighetsbegränsning om 30 km/h gäller inom hela området samt att alla fordon inom området ska ha föreskriven belysning påslagen och minst halvljus på väg och varningsljus på maskiner. I det aktuella regeldokumentet anges även att det inom området förekommer dagliga godstransporter med tåg samt poängteras att tåget alltid har företräde. Dokumentet innehåller även regler om påföljder vid överträdelse av trafikföreskrifter.

Inne på Smurfit Kappas område finns också skyltat att hastighetsgränsen inne på området är 30 km/h och att belysningen ska vara tänd samt att maskiner ska ha på varningsljuset.

Vid den aktuella tiden fanns vid Smurfit Kappa även ett den 23 oktober 2019 upprättat dokument benämnt *Regler, ordningsföreskrifter och information till entreprenörer* med det angivna syftet att beskriva de regler och ordningsföreskrifter som gäller för entreprenörer på arbetsstället samt hur entreprenörer och personal på Smurfit Kappa ska samverka för att skapa en säker arbetsplats och uppnå en bra arbetsmiljö. I dokumentet behandlas även kemikalier och påverkan av yttre miljö. I dokumentet under punkten 3, med rubriken *Övergripande ansvar och samordning för arbetsmiljö*, anges bl a att entreprenör och dess anställda är skyldiga att följa regler och föreskrifter i dokumentet och att entreprenör är skyldig att vidare befordra informationen till sin personal samt till de eventuella underleverantörer de använder som ska arbeta mot Smurfit kappas. Under punkten 14 i dokumentet, med rubriken *Trafik, parkering och personalutrymmen*, anges bl a att Trafikförordningen gäller på området, att högerregeln gäller generellt om inte annat anges, att godstransporter med tåg förekommer dagligen på området, att järnvägsövergångarna är obebakade samt att tågen alltid har företräde.

Den 27 juni 2019 genomfördes vid Smurfit Kappa en skydds rond vid vilken det aktuella industrispåret kontrollerades längs hela sträckningen. Vid ronden deltog bl a arbetsmiljö- och säkerhetschefen vid Smurfit Kappa Ingemar Andersson.

Den 1 maj 2019 genomförde Green Cargo en skydds rond vid bolagets arbetsställe i Piteå. Vid denna deltog dåvarande gruppchefen vid bolaget Jens Lindgren samt huvudskyddsombudet. Vid ronden gjordes bedömningen att de s.k. produktionsföreskrifterna på arbetsstället i Piteå uppfyllde gällande krav vid bolaget.

Green Cargo har centralt, med början den 25 februari 2019, utfört en riskanalys för växlingsarbete som avslutades under april 2019. Vid denna medverkade bl a arbetsmiljöchefen Thomas Holm, två personer från säkerhetsavdelningen, en radiolokoperatör samt huvudskyddsombudet och två andra skyddsombud. I blankett för riskanalys anges följande beskrivning av arbetet. *Syftet med denna riskanalys är att uppdatera den tidigare riskanalysen av växlingsarbete samt fokusera på arbetsättet. Kompletteringen riktar sig på åkning och fordon och hur man gör jobbet. Grundläggande är att identifiera risker i växlingsarbetet och se om dagens regler är tillräckliga för att utföra växlingsarbetet på ett säkert sätt. Analysen inriktar sig på planväxling och växling över växlingsintervall berörs inte i denna analys.*

Green Cargo genomförde en intern utredning av olyckan, som slutfördes den 10 januari 2020. Vid utredningen har bolaget kommit fram till att tågsättets hastighet vid olyckstillfället var lägre än den hastighet som framgår av loggutdrag från loket. I utredningsrapporten under punkten 3.4.5, med rubriken *Fordon*, anges bl a följande. *Logg från lokets radiostyrning är säkrad. Logg från lokets lokdator har inte utredaren fått tillgång till än. Det man kan se på loggen från radiostyrningen är att den verkar visa felaktig hastighet, för hög hastighet. Detta kan konstateras genom att filmer finns vilka det utifrån går att manuellt gå att räkna ut hastighet.* I utredningen gjordes bedömningen att den direkta orsaken till olyckan var att lastbilen inte lämnade företräde till järnvägsfordonen enligt lag och lokala regler vid Smurfit Kappa. Som bakomliggande faktor angavs att det förhållandet att det vid tillfället var gryning och fortfarande relativt mörkt ute kunde ha bidragit till att föraren av lastbilen inte uppfattade växlingsrörelsen. Utredaren fann dock inte några brister i styrningen hos Green Cargo eller Smurfit Kappa.

Även Smurfit Kappa har genomfört en intern utredning av olyckan.

Efter olyckan har Green Cargo vidtagit de lokala åtgärderna att förse personalen på tågen med LED lampor samt montera blyxtljus på tågagnarna. Med anledning av detta har Smurfit Kappa ändrat i sin Trafiksäkerhetsinstruktion för industrispåret på så sätt att det enligt denna numer krävs en motsvarande belysning på tågsätten för de järnvägsföretag som utför växling på området. Smurfit Kappa har därutöver som åtgärd tagit bort en av de fem plankorsningarna på industriområdet och försett de övriga med bommar med tillhörande ljus- och ljudsignaler som styrs av tågoperatören samt förändrat öppningsproceduren av grinden vid järnvägsinfarten på sätt att den, i stället för att som tidigare vara öppen från morgon till kväll, öppnas av tågoperatören i samband med passage. Vidare har Smurfit Kappa, efter tillstånd från markägaren Piteå kommun, gjort en slyröjning utanför industriområdet i anslutning till järnvägsinfarten på området i syfte att förbättra sikten.

Efter olyckan genomfördes på Smurfit Kappas initiativ en form av rekonstruktion av olyckan. Två av de fem filmer som förevisats vid huvudförhandlingen är inspelade vid rekonstruktionen; den ena – som åberopats av åklagaren – från tågets främre del under färden från bangården och in på det aktuella industrispåret, och den andra – som åberopats av Green Cargo – från lastbilens hytt under färden den sista bilen längs vägen mot och fram till olyckskorsningen.

Två av de i övrigt förevisade filmerna – den ena åberopad av åklagaren och den andra åberopad av Jimmy Almström – härrör från övervakningskameror inne på industriområdet och visar själva olyckan. Den film som åklagaren har åberopat är tagen från övervakningskameror placerade vid järnvägsinfarten till området och visar inledningsvis tågsättet när det kommer körande in på området genom grinden och därefter, från det håll det kommer körande, dess fortsatta färd in på området och fram till och strax efter olycksförloppet. Den film som Jimmy Almström har åberopat är tagen från en övervakningskamera placerad på en byggnad inne på det område dit lastbilen var på väg och visar olycksförloppet från sidan sett i förhållande till tågsättet.

Den femte filmen, som har återopats av Smurfit Kappa, härrör, liksom den av åklagaren återopade filmen, från en övervakningskamera placerad vid järnvägsinfarten till området och visar området vid ett annat tillfälle än olyckan under en morgon när det rör sig viss trafik där.

Med anledning av olyckan genomförde Arbetsmiljöverket en inspektion och en utredning om händelsen som slutfördes den 9 mars 2020. Arbetsmiljöinspektören Hans Larsson var en av utredarna. Med anledning av den genomförda utredningen och de slutsatser som drogs i denna gjorde Arbetsmiljöverket den 16 april 2020 en åtalsanmälan angående misstanke om arbetsmiljöbrott.

Arbetsmiljöverket har i sin utredning, som det redovisas i åtalsanmälan, gjort den sammantagna bedömningen att Green Cargos undersökning och riskbedömning före olyckan inte uppmärksammat risken för olycksfall med anledning av signalmannens placering och avsaknaden av utmärkning/belysning av tågsättets bakre ände i samband med växling och att en erforderlig undersökning och riskbedömning hade medfört att de av åklagaren i gärningsbeskrivningen angivna åtgärderna hade genomförts.

Arbetsmiljöverket har vidare gjort bedömningen att Smurfit Kappa, genom att inte åtgärda utomhusbelysningen längs järnvägen, har brustit i sin skyldighet att underhålla denna till förebyggande av ohälsa och olycksfall. I fråga om Smurfit Kappas ansvar har Arbetsmiljöverket därutöver anfört att bolaget har ett rådighets- och samordningsansvar på arbetsstället, att den järnvägsövergång som passerades i samband med olyckan endast var utmärkt med kryssmärke och inte med någon ljus- eller ljudsignal, att Smurfit Kappa råder över arbetsstället vilket innebär ett ansvar över att anordningar på arbetsstället kan användas utan risk och ett ansvar att se till att allmänna skyddsanordningar inrättas och underhålls och att allmänna skyddsregler för arbetsstället utfärdas.

Tingsrättens bedömning

Vid den kollision som inträffade den aktuella morgonen mellan tågsättet – på vilket Nils Bergström färdades som signalman på den främsta tågvagnen – och lastbilen – som kördes av Jimmy Almström – kländes Nils Bergström till döds mellan tågvagnen och lastbilen.

Åklagaren har, enligt åtalet och talan om företagsbot i målet, gjort gällande att Jimmy Almström samt Green Cargo och Smurfit Kappa bär ett *straffrättsligt ansvar* för olyckan och därmed för Nils Bergströms död.

Enligt åtalet läggs det Jimmy Almström till last att han orsakade kollisionen och Nils Bergströms död genom att inte lämna tåget företräde och att han därigenom i väsentlig mån har brustit i den omsorg och varsamhet som till förekommande av olycka betingats av omständigheterna.

Enligt talan om företagsbot läggs det Green Cargo och Smurfit Kappa till last att bolagen, genom ansvariga företrädare, av oaktsamhet brustit i sina skyldigheter enligt Arbetsmiljölagen och därmed vållat Nils Bergströms död. Det görs gällande att Green Cargo inte hade genomfört någon eller i vart fall inte hade genomfört en tillräcklig riskinventering och riskbedömning av det arbetsmoment som utfördes vid händelsen med den följd att i gärningsbeskrivningen under punkten 2 omnämnda riskreducerande åtgärder, vilka med hög grad av sannolikhet hade förhindrat olyckan, inte hade vidtagits. Vidare görs det gällande att Smurfit Kappa, i egenskap av den som råder över det aktuella arbetsstället som är ett gemensamt sådant för flera verksamheter, underlåtit att samordna arbetsmiljöarbetet innebärande att ingen eller i vart fall inte en tillräcklig riskbedömning gjorts med den följd att i gärningsbeskrivningen under punkten 3 angivna riskreducerande åtgärder, vilka med hög grad av sannolikhet hade förhindrat olyckan, inte hade vidtagits.

Några utgångspunkter inför bedömningen

Tingsrätten finner anledning att inledningsvis framhålla att det föreligger en viss motsättning mellan åtalet mot Jimmy Almström och talan om företagsbot mot Green Cargo respektive Smurfit Kappa. Som talan om företagsbot har utformats och åklagaren argumenterat i målet vilar nämligen dessa i grunden på den omständigheten att tåget inte var synbart eller i vart fall svårt att uppfatta för Jimmy Almström vid det aktuella tillfället. Samtidigt förs det en talan mot Jimmy Almström som innefattar att han gjort sig skyldig till ett medvetet risktagande när han kört över spåret och därför ska dömas för grovt vållande till annans död.

Tingsrätten har nu, som nämnts ovan, att pröva om Jimmy Almström, Green Cargo och Smurfit Kappa har ett *straffrättsligt ansvar* för Nils Bergströms död. Det är därmed inte tillräckligt att tingsrätten finner ett orsakssamband mellan deras agerande eller, såvitt avser bolagen, deras underlåtenhet i fråga om de specifika faktiska och tekniska avseenden som åklagaren har gjort gällande, och Nils Bergströms död. För Green Cargos och Smurfit Kappas del måste det, för straffrättsligt ansvar, också konstateras att de genom sin underlåtenhet har åsidosatt vad som har ålegat dem enligt arbetsmiljölagen. Därutöver måste tingsrätten även finna att Jimmy Almströms och bolagens agerande respektive underlåtenhet är så klandervärda att de innefattar en straffbar oaktsamhet.

Det är åklagaren som har bevisbördan i målet. I det ligger att det ankommer på åklagaren att bevisa samtliga de omständigheter som måste föreligga för att Jimmy Almström och bolagen ska kunna fällas till ansvar. Åklagarens bevisbörda innefattar också de subjektiva rekvisiten och de förhållanden som åberopats till stöd för att det brott som Jimmy Almström har åtalats för bör rubriceras som grovt. I detta avseende bör det framhållas att en betydande del av den avgörande utredningen i målet har presenterats av Jimmy Almström, Green Cargo och Smurfit Kappa och inte av åklagaren. Det kan därvid nämnas att Jimmy Almström, genom sin försvarare, har åberopat en film från olycksförloppet som visar olyckan ur en annan vinkel än den film som åklagaren har åberopat, och som enligt tingsrättens mening har en väsentlig

betydelse för bedömningen. Vidare kan nämnas att det är Green Cargo och Smurfit Kappa, och inte åklagaren, som lagt fram utredning om de relevanta bestämmelser som gäller för järnvägstrafik och industrispår av det aktuella slaget samt i huvudsak även lagt fram viktiga uppgifter om vilka bestämmelser och tillstånd som gällt i det enskilda och nu aktuella fallet. Det har även framkommit att Green Cargo under förundersökningen begärde komplettering av denna med polisförhör med de personer i ledande ställning lokalt och centralt som nu åberopats under rättegången av Green Cargo, men nekades detta av åklagaren. För tingsrätten framstår det som anmärkningsvärt att en part i ett brottmål, som i praktiken har skett i detta fall, inte ges tillfälle att höras under förundersökningen om omständigheter av betydelse för bedömningen i skuldfrågan. Följden av detta har också blivit att utredningen till stora delar uppenbarats först vid huvudförhandlingen.

Som tingsrätten uppfattat åklagarens talan om företagsbot grundas denna i huvudsak på Arbetsmiljöverkets bedömning. Det måste därför i detta sammanhang nämnas att det vid förhöret med Arbetsmiljöinspektören och utredaren Hans Larsson, genom de frågor som har ställts från Green Cargos och Smurfit Kappas ombud, framkommit att denne haft tämligen bristfälliga kunskaper om de bestämmelser som gäller på järnvägsområdet. När Green Cargos ombud, sedan Hans Larsson uppgett att han har läst igenom trafikbestämmelserna för järnväg, ombett honom att nämna vilka bestämmelser han har läst igenom har han endast omnämnt de föreskrifter, TSFS 2015:77, som omnämns i Arbetsmiljöverkets beslut och åklagarens gärningsbeskrivning under punkten 2, vilka dock inte är tillämpliga för den nu aktuella järnvägsinfrastrukturen. Några andra bestämmelser om järnväg har han inte kunnat redovisa. Han har även, uppenbart felaktigt, hävdatt att de ovan nämnda *Regler avseende Trafik* som har upprättats av Smurfit Kappa och gäller inom dess industriområde gällt även för tågverksamheten och att det därför har funnits ett krav på belysning av tågvagnen. Han har vidare på frågor från Smurfit Kappas ombud om bl a vilka bestämmelser som reglerar belysning för järnväg hänvisat till Arbetsmiljölagen och tillhörande föreskrifter men inte närmare kunnat ange vilka bestämmelser han avser.

Åtalet mot Jimmy Almström - Åtalspunkten 1

Genom utredningen har framgått att den direkta orsaken till olyckan är att Jimmy Almström körde över järnvägsspåret utan att stanna och lämna tågsättet företräde som han hade skyldighet att göra enligt de regler som gällde för överfarten.

Jimmy Almström har uppgett att han inte alls såg tåget komma och att han därför började att köra över spåret; först i samband med att han befann sig på spåret med lastbilen förnimmade han en mörk skugga som kom över honom varefter kollisionen var ett faktum.

Olyckan inträffade tidig morgon, kl 06:26, den 1 november, och vid en tidpunkt när det, såvitt utredningen visat, återstod ca en timme till dess solen gick upp. Jimmy Almströms uppgifter att det var mörkt ute och dålig sikt vid det aktuella tillfället har bekräftats av de uppgifter som Patrik Johansson har lämnat. Denne har, liksom delvis Jimmy Almström, även lämnat uppgifter om en mörk bakgrund åt det håll som tåget kom körande ifrån med en skogsduge och sly. Både Green Cargo i sin interna utredning och Arbetsmiljöverket i sin utredning har angett allmänt som en möjlig bakomliggande orsak till olyckan att det var gryning och fortfarande relativt mörkt ute.

Det har förevisats två filmer från olycksförloppet. När det gäller dessa filmer måste det inledningsvis beaktas att de härrör från övervakningskameror som sannolikt har en högre ljuskänslighet än ögat och därför visar omgivningen tydligare än ögat skulle uppfatta i realiteten. I synnerhet gäller detta den film som har åberopats av åklagaren och som tagits av en kamera som är riktad in mot industriområdet och mer upplysta delar av detta. Även med beaktande av detta framstår det som relativt mörkt ute. Den film som har åberopats av Jimmy Almström ger ett än mörkare intryck än den film som har åberopats av åklagaren. Till skillnad från den av åklagaren åberopade filmen riktas bilden mot ett område med inte lika många ljuskällor och ger sannolikt en mer rättvisande bild av ljusförhållandena ur Jimmy Almströms perspektiv. Av filmen framgår ljuskäglorna från lastbilens strålkastare tydligt och de kontrasterar mot

bakgrunden på ett sådant markant sätt att det enligt tingsrättens mening framgår att det är tämligen mörkt ute vid tillfället.

I detta sammanhang måste även kommenteras den film från rekonstruktionstillfället som Green Cargo åberopat och som enligt bolaget visar de ljusförhållanden som rådde vid olyckan. För tingsrätten framstår det med beaktande av den övriga utredningen som närmast uppenbart att filmen, som visar vad som närmast är att bedöma som dagsljus, inte utvisar de rätta ljusförhållandena vid tidpunkten för olyckan. Genom förhöret med Ingemar Andersson har det också framkommit att det kan ha skett fördröjningar i rekonstruktionen med följd att den aktuella filmningen sålunda skedde vid en senare tidpunkt som inte är rättvisande för att bedöma ljusförhållandena vid olyckan.

Vid den närmare bedömningen av synförhållandena för Jimmy Almström när han skulle passera järnvägsövergången bör beaktas att han, som omnämnts i det föregående, kom körande från ett relativt upplyst område mot ett område med en mörk bakgrund bestående av en skogsdunge och sly och som, jämfört med det område han kom ifrån, i sig inte är särskilt upplyst. Det måste också särskilt beaktas att fyra ljuskällor i det aktuella området var ur funktion vid tillfället och däribland de två ljuskällor som är placerade närmast spåret där den främre delen av tågsättet sannolikt befann sig när Jimmy Almström närmade sig plankorsningen inför svängen över denna. Till det anförda kommer, som omnämns i Arbetsmiljöverkets händelseanalys och även lyfts fram under huvudförhandlingen av åklagaren och Jimmy Almströms försvarare, att godsvagnarna på grund av deras färg antagligen hade samma nyans som bakgrunden vilket i sig försvårade möjligheten för Jimmy Almström att upptäcka dem.

Som framgått hade det aktuella tågsättet inte någon belysning på den godsvagn som färdades först i tågsättet. Nils Bergström bar visserligen orangefärgade varselkläder med reflexer. Som anges i Arbetsmiljöverkets händelseanalys försämrades emellertid synbarheten och reflexionen för varje tvätt som genomförs av sådana kläder. Genom förhöret med Thomas Holm har det framkommit att de varselkläder som Green Cargo använder är av säkerhetsklass 3, den högsta som används för närvarande, i enlighet

med de regler som har utfärdats av Transportstyrelsen samt att Green Cargo anlitat annat företag för tvättning och kontroll av dessa efter tvätt. Enligt Thomas Holm har det vid ett fåtal tillfällen förekommit att Green Cargo ifrågasatt att varselkläder efter tvättning fortfarande håller säkerhetsklass 3. De varselkläder som Nils Bergström bar vid tillfället har inte undersökts av polisen och det är därför oklart om vilken status dessa hade i fråga om synbarhet. Det nu anförda föranleder tingsrätten till bedömningen att det inte kan uteslutas att varselkläderna inte uppfyllde gällande krav och att de därmed hade en dålig reflexion. Synbarheten av varselkläderna torde vidare ha varit sämre än normalt redan av det skälet att de två yttre fasta ljuskällor på industriområdet som, i det skede när tågagnen närmade sig överfarten, var placerade närmast Nils Bergström var trasiga vid tillfället.

När det gäller den hastighet som tågsättet hade vid tillfället har Green Cargo hävdatt att lokets loggutdrag visat fel hastighet och att detta berott på att loggen inte varit kalibrerad. Kenneth Sjödahl har förklarat att hjulen på lok blir mindre med tiden och roterar mer under samma sträcka med följd att givarna på hjulaxlarna kommer att visa en högre hastighet än den verkliga om de inte kalibreras om. Enligt Kenneth Sjödahl gjorde han tidigt efter olyckan en beräkning av hastigheten utifrån den film som finns och kom då fram till att hastigheten uppgick till 10,8 km/h. Tingsrätten har inte skäl att ifrågasätta Kenneth Sjödahls uppgifter och den beräkning han gjort och utgår därmed från att hastigheten varit den av honom angiven och därmed lägre än den av loggen angivna.

Av de bilder över det aktuella området som finns i utredningen och genom den syn som företogs vid huvudförhandlingen framgår att vägen som Jimmy Almström kom körande längs sträcker sig åt höger i färdriktningen den sista biten fram till överfarten med följd att lastbilens strålkastare inte kom att riktas mot tåget under denna del av färden utan en längre bit ut åt sidan. I och med detta har Nils Bergströms varselväst sannolikt inte heller kommit att exponeras av lastbilens strålkastare och därmed göras synbar för Jimmy Almström. Av den film som åberopats av Jimmy Almström framgår också tydligt att lastbilens strålkastare i samband med svängen aldrig når fram till

tågsättet och godsvagnen utan passerar precis nedanför denna vid svängen och strax före kollisionen.

I målet har omvittnats att Jimmy Almström är en noggrann och omdömesgill chaufför. Såvitt framgått av utredningen har han hållit en förhållandevis låg hastighet den sista biten innan svängen över spåret samt blinkat åt vänster innan han påbörjat svängen över spåret. Genom utredningen har det också uteslutits att han använde sig av mobiltelefonen i samband med olyckan. Jimmy Almström har själv hävdats att han inte såg tåget komma körande och att han därför påbörjade svängen över spåret. Redan det skälet att han svängde över spåret, med den risk det annars skulle innebära för honom själv, ger ett starkt stöd för att han inte såg tåget komma körande. De förhållanden som tingsrätten redovisat ovan föranleder också tingsrätten att göra den bedömningen att omständigheterna vid tillfället var sådana att det rent faktiskt förelåg stora svårigheter att upptäcka tåget för Jimmy Almström och att det i princip var fråga om omständigheter utom hans kontroll.

Vid bedömningen av om Jimmy Almström varit straffbart oaktsam vid det aktuella tillfället har man i första hand att ta hänsyn till den trafikregel som gällde och som får anses ange vad en erforderlig aktsamhet kräver, dvs regeln att han skulle lämna tåget företräde. Därutöver krävs också, enligt det s.k. klandervärdhetsledet, att han inte bara åsidosatt erforderlig aktsamhet utan även att det kunnat begäras av just honom att han i den ifrågavarande situationen iakttog erforderlig aktsamhet, dvs att stanna och lämna tåget företräde. Åklagaren har i sin plädering argumenterat för att Jimmy Almström nog inte såg tågsättet komma på grund av de svårigheter som förelåg vid tillfället men samtidigt gjort gällande att han ändå borde ha stannat och att han då *kanske* hade sett tågsättet komma. Även om ansvaret för en bilförare vid en obehövad järnvägsövergång är långtgående finner tingsrätten att det ansvarsresonemang som åklagaren för beträffande Jimmy Almström liknar ett s.k. strikt ansvar, dvs som är oberoende av vållande. Enligt åklagarens argumentation medför nämligen inte ens det alternativa, och per definition aktsamma, handlingssättet, dvs att Jimmy Almström skulle ha stannat lastbilen, att denne med säkerhet skulle ha observerat tågsättet.

Tingsrätten finner att de omständigheter kring olyckan som tingsrätten nu har att beakta enligt vad som anförts ovan sammantagna är sådana att Jimmy Almströms agerande vid det aktuella tillfället inte kan bedömas vara av ett så klandervärt slag att det får anses innefatta en straffbar oaktsamhet. Åtalet mot honom ska därför ogillas.

Med denna bedömning ska även målsägandenas skadeståndsanspråk avslås.

Talan om företagsbot mot Green Cargo och Smurfit Kappa– Åtalspunkterna 2 och 3

En grundläggande förutsättning för ansvar enligt 3 kap 10 § brottsbalken och därmed företagsbot är att någon uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosatt vad som ålegat denne enligt arbetsmiljölagen. Åklagaren har gjort gällande att bolagen *av oaktsamhet* åsidosatt sina skyldigheter enligt nämnda lag.

Även om det inte kan utläsas av gärningsbeskrivningarna har åklagaren, som tingsrätten uppfattat det, inte gjort gällande att Green Cargo och Smurfit Kappa har brustit i sitt systematiska arbetsmiljöarbete. Åklagaren har inte heller gjort gällande att bolagen i sitt arbetsmiljöarbete har underlåtit att genomföra riskinventeringar och riskbedömningar. Vad som däremot läggs bolagen till last är att deras riskinventeringar och riskbedömningar avseende det nu aktuella arbetet och arbetsstället har varit undermåliga i den meningen att bolagen inte uppmärksammat riskerna på ett tillräckligt sätt. Enligt åklagaren skulle en adekvat riskinventering och riskbedömning i enlighet med vad som ålegat bolagen enligt arbetsmiljölagen till förebyggande av ohälsa eller olycksfall ha medfört att bolagen genomförde de riskreducerande åtgärder som anges i gärningsbeskrivningarna.

Som nämnts ovan grundas åklagarens talan på Arbetsmiljöverkets utredning. I den utredningen har angetts, i form av en blankett med ifyllda kryssrutor, att båda bolagen regelbundet undersöker och bedömer riskerna i sin verksamhet, att det nu aktuella arbetsmomentet var riskbedömt, att det fanns skriftliga riskbedömningar samt att dessa inte var att anse som bristfälliga. I anslutning till detta har en ruta i blanketten med rubriken ”*Utveckla omständigheterna kring gjord, bristfällig eller utebliven riskbedömning*”

lämnats tom. Därutöver har i blanketten angetts att det fanns skriftliga instruktioner för de arbetsmoment/arbetet som pågick när olyckan inträffade. Vid vittnesförhört med Hans Larsson har denne förklarat att riskbedömningarna, trots det i blanketten uttryckligen angivna, var bristfälliga i den meningen som åklagaren nu gör gällande i målet och att detta utvecklas närmare i själva åtalsanmälan. Även om det saknar en avgörande betydelse för bedömningen finner tingsrätten dock anledning att ifrågasätta det sätt på vilket Arbetsmiljöverket redovisat sina slutsatser i en sådan viktig och central fråga, som också har legat till grund för åklagarens talan i målet.

Av den skriftliga utredningen och genom de vittnesförhör som hållits med företrädare för bolagen har det tydligt framkommit att båda bolagen bedriver och har ett utvecklat systematiskt arbetsmiljöarbete där de återkommande genomför inventeringar och bedömningar av olika risker i verksamheterna. Vid bolagen hålls t ex regelbundna skyddsronder och före olyckan hade Green Cargo senast den 1 maj 2019 och Smurfit Kappa senast den 27 juni 2019 genomfört skyddsronder på plats. Utredningen har visat att Green Cargo i början av 2019 på central nivå genomförde en större riskanalys avseende växlingsarbete där bl a frågan om åkning på fordon ingick. Det har även framkommit att båda bolagen har rutiner och system för avvikelser där olika förhållanden av betydelse för säkerheten kan anmälas till ledningen av anställda och andra aktörer.

Åklagaren har inte åberopat några specifika föreskrifter i den offentliga lagstiftningen eller några andra för verksamheterna gällande bestämmelser eller regler som bolagen uttryckligen har brutit mot i arbetsmiljöhänseende. Åklagaren har till stöd för sin talan om företagsbot i princip endast hänvisat till bestämmelserna i 2 kap. arbetsmiljölagen om arbetsmiljöns beskaffenhet, främst 2, 4 och 5 §§, jämte kompletterande föreskrifter från Arbetsmiljöverket och hävdar att bolaget åsidosatt sina skyldigheter enligt dessa bestämmelser. Bestämmelserna i 2 kap. arbetsmiljölagen utgör dock endast allmänna bestämmelser om arbetsmiljöns beskaffenhet, bl a att *Betryggande skyddsåtgärder ska vidtagas mot skada genom fall, ras, brand, explosion, elektrisk ström eller liknande* (4 § andra stycket) samt att *Maskiner, redskap och andra tekniska anordningar skall vara så beskaffade och placerade och brukas på sådant sätt, att betryggande säkerhet ges mot ohälsa eller olycksfall* (5 §).

Varken dessa eller de kompletterande föreskrifter som finns på området innehåller några konkreta krav på arbetsmiljön som åklagaren har lyft fram eller som det annars kan konstateras att bolagen har brutit mot.

I förarbetena till arbetsmiljölagen (prop. 1976/77:149 s 220) har konstaterats att hänsyn måste tas till arbetets natur när man ställer kraven på arbetsmiljön och att förutsättningarna i arbetsmiljöhänseende kan skilja sig radikalt mellan olika verksamheter. Innebörden av detta är att en nyanserad bedömning måste göras när man ställer kraven på arbetsmiljön. Som lagrådet vidare uttalat i sitt yttrande över prop. 1990/91:140 angående ändringar i Arbetsmiljölagen och brottsbalken, bl a införandet av bestämmelsen om arbetsmiljöbrott, finns det också viktiga samhällsfunktioner som inte kan fullgöras utan att arbetstagare utsätts för någon form av risk för ohälsa eller olycksfall – exempelvis transporter, sjukvård och räddningstjänst – och att avsikten inte kan vara att varje arbetsgivare som inte kan *säkerställa* att arbetstagare undgår olycksfall i arbetet bryter mot arbetsmiljölagens krav.

Den nu aktuella järnvägsinfrastrukturen och verksamheten på denna omfattas av ett större regelverk bestående av främst järnvägslagen, järnvägsförordningen och Trafikverkets trafikbestämmelser för järnväg. I dessa regleras de krav som gäller för Smurfit Kappa som infrastrukturförvaltare och Green Cargo som järnvägsföretag. Trafikverkets trafikbestämmelser för järnvägsföretag är visserligen inte formellt bindande för den aktuella järnvägsinfrastrukturen men är i praktiken gällande enligt branschpraxis och utgör den nivå som Trafikverket anser ska gälla för järnvägsverksamhet. Till dessa regler kommer även de riktlinjer som Trafikverket har tagit fram för sitt eget säkerhetstyrningssystem för det allmänna järnvägsnätet avseende t ex val av skyddsalternativ för plankorsningar. Samtliga dessa regler och riktlinjer är till sin natur av säkerhetskaraktär och har till syfte att skapa en säker miljö inte bara för allmänheten utan rimligen även för de arbetstagare som i olika sammanhang fullgör de arbetsuppgifter som omfattas av bestämmelserna.

Vid bedömningen av om bolagen har brutit i sitt arbetsmiljöarbete måste det även som en bakgrund beaktas vad som framkommit i målet om att en verksamhet av

motsvarande slag som den nu aktuella har pågått på platsen i vart fall sedan 1960-talet utan att det har inträffat någon olycka. Det måste också beaktas att det före olyckan, såvitt har framkommit, inte i något sammanhang, varken via skyddsombud, andra anställda eller entreprenörer, hade påtalats för ansvariga hos Smurfit Kappa eller Green Cargo att det hade skett någon incident eller att det annars skulle finnas några påtagliga risker med den aktuella övergången.

De kan inledningsvis konstateras att både Green Cargo och Smurfit Kappa har följt de specifika regler som gäller på området samt att Green Cargo i övrigt arbetat enligt branschpraxis för järnvägsföretag. Åklagaren har, som det får förstås, inte heller påstått något annat.

Green Cargo utförde således det aktuella arbetet i enlighet med de regler för växling som gällde enligt Trafikverkets trafikbestämmelser för järnväg. Enligt dessa regler finns det i fråga om växling krav på signal, och därmed bl a belysning, endast för drivfordon men inte för vagnar. Ett sådant krav finns däremot för vagnar på tågsätt som är i trafik enligt TSFS 2015:77. I Trafikverkets trafikbestämmelser för järnväg saknas det bestämmelser om hur signalgivaren ska vara placerad på tågsättet men det sätt på vilket Nils Bergström var placerad vid växlingen är, såvitt framkommit i målet, gängse inom hela järnvägsbranschen.

Åklagaren har i fråga om vilka riskreducerande åtgärder som Green Cargo borde ha vidtagit gjort gällande som två åtgärder att bolaget borde köra med loket först i växlingssättet eller genomföra växling med obemannad uppsikt och med användning av tekniska hjälpmedel. För tingsrätten framstår det redan i sig som tämligen självklart att det i växlingssammanhang inte kan vara möjligt att regelmässigt köra med loket först, och Trafikverkets bestämmelser om växling grundas också på att tågsätt i växlingssammanhang ofta måste köras på det nu aktuella sättet. Att det inte heller generellt eller vid det specifika tillfället var möjligt att köra med loket först på industrispåret har framkommit genom bl a förhöret med Jan-Olov Granberg. Vad gäller växling med obemannad uppsikt och tekniska hjälpmedel har det genom förhören med främst Thomas Holm men även Kenneth Sjödahl framkommit att det

vid den aktuella tiden och fortfarande inte finns tekniska förutsättningar för detta och att sådana system inte finns tillgängliga i Europa över huvud taget. De två nu aktuella åtgärderna har därmed inte varit möjliga att genomföra.

När det gäller de två övriga åtgärder som åklagaren gjort gällande att Green Cargo borde ha vidtagit avser dessa ljus eller ljudsignal på den sista vagnen i tågsättet och ljussignal på signalmannen. Som framgått av utredningen omfattas järnvägsverksamhet allmänt av en större mängd bestämmelser och det arbete som Green Cargo som järnvägsföretag utför är därmed i högsta grad regelstyrkt genom främst Trafikverkets trafikbestämmelser för järnväg. Inte minst gäller detta för arbete med växling som enbart i fråga om signalgivning innehåller en stor mängd detaljerade bestämmelser. Som nämnts ovan innehåller Trafikverkets bestämmelser inga föreskrifter om att det ska finnas signaler på vagnar i samband med växling. Från Green Cargos sida har det hävdats att försiktighet måste råda i fråga om införandet av ytterligare signaler utöver vad som följer av regelverket och att tillförandet av sådana i sig kan innebära risker. Green Cargo är av uppfattningen att de signaler som nu används på vagn respektive signalgivare till och med kan anses strida mot det gällande regelverket.

Tingsrätten kan konstatera att signaler har en mycket stor betydelse inom järnvägstrafiken och inte minst i växlingssammanhang. Av Trafikverkets bestämmelser i Modul 10 och 20 framgår att det vid växling används en mängd signaler med lampa med olika betydelser. Det framstår mot denna bakgrund som naturligt att av säkerhetsskäl iakttas försiktighet vid användning av lampor för att inte ge oönskade signaler i något sammanhang. Med hänsyn till det anförda, och med beaktande av att den tämligen detaljerade regleringen av signalgivning i Trafikverkets trafikbestämmelser för järnväg explicit utelämnar krav på signal hos vagn vid växling men inte vagn i tågtrafik, finner tingsrätten inte skäl att ifrågasätta det förhållandet att Green Cargo vid sina riskbedömningar inte hade kommit fram till att vidta sådana åtgärder i fråga om signaler som åklagaren har gjort gällande.

Vid den i målet aktuella tiden hade Smurfit Kappa ett säkerhetstillstånd som infrastrukturförvaltare för det aktuella industrispåret, vilket var utfärdat av Transport-

styrelsen som tillsynsmyndighet. I detta ligger att Transportstyrelsen måste ha gjort den bedömningen att anläggningen uppfyllde de säkerhetskrav som ställs enligt järnvägs-lagen och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Härav följer att Transportstyrelsen även hade gjort den bedömningen att Smurfit Kappa hade de säkerhetsbestämmelser som enligt järnvägslagen krävs för en trygg verksamhet. Tingsrätten har också genom utredningen kunnat notera att det fanns ett omfattande och adekvat regelverk för säkerheten kring järnvägen och den övriga trafiken inom området i form av en Trafiksäkerhetsinstruktion, regler för trafik samt regler och information för entreprenörer.

Den skyddsnivå som gällde för den aktuella plankorsningen uppfyllde, och till och med översteg, de krav som Trafikverket ställer på en motsvarande korsning. Därutöver hade Smurfit Kappa bestämt en högsta tillåtna hastighet på spåret som uppgår till 10 km/h och därmed var lägre än den högsta tillåtna hastigheten om 30 km/h som gäller enligt Trafikverkets bestämmelser för växling. Till det anförda kommer att Smurfit Kappa hade monterat belysning längs järnvägsspåret inne på området, vilket visserligen framstår som behövligt men inte krävdes enligt Trafikverkets eller Transportstyrelsens regelverk.

Åklagaren har gjort gällande att Smurfit Kappa som en riskreducerande åtgärd borde ha försett järnvägsövergången med ljus- eller ljudsignal. Som konstaterats ovan hade Smurfit Kappa genom den befintliga skyddsnivån dock redan uppfyllt de krav som ställs av Trafikverket. Till detta kommer de omständigheterna att den högsta tillåtna hastigheten för spåret var endast 10 km/h och därmed lägre än den högsta tillåtna enligt Trafikverket bestämmelser, att platsen hade belysning samt att sikten på platsen var god. Mot den angivna bakgrunden saknas det skäl för tingsrätten att klandra Smurfit Kappa för den vid tidpunkten valda skyddsnivån för plankorsningen.

Åklagaren har även åberopat den trasiga belysningen till stöd för Smurfit Kappas straffansvar. Som anförts ovan i samband med bedömningen av ansvarsfrågan för Jimmy Almströms del har tingsrätten funnit att den trasiga belysningen vid järnvägsspåret torde ha försämrat möjligheterna för Jimmy Almström att se tågsättet

och därmed kan antas ha varit en bidragande orsak till olyckan. Att belysningen inte var åtgärdad vid det aktuella tillfället berodde dock inte på några brister i Smurfit Kappas arbetsmiljöarbete i det hänseende som åklagaren gjort gällande utan på särskilda och olyckliga omständigheter i det enskilda fallet hänförliga till enskilda personers felskick av arbetsorder samt frånvaro från arbetet. Detta förhållande kan därför inte föranleda något ansvar i straffrättsligt hänseende för Smurfit Kappa.

Det nu sammantaget anförda föranleder tingsrätten till den bedömningen att åklagaren inte har visat att Green Cargo och Smurfit Kappa har åsidosatt sina skyldigheter enligt arbetsmiljölagen. Åklagarens talan om företagsbot mot bolagen ska därför ogillas. Av detta följer att målsägandenas skadeståndsanspråk ska avslås.

Rättegångskostnader

Med den bedömning tingsrätten gjort i målet ska Green Cargo och Smurfit Kappa tillerkännas ersättning av allmänna medel för sina kostnader för ombuden, tillika försvarare enligt 21 kap 3 rättegångsbalken, samt, såvitt avser Green Cargo, för bevisning i form av sakkunniga Ann-Marie Olovsson, den mån kostnaderna har varit skäliga motiverade för att bolagen skulle kunna ta tillvara sin rätt. Åklagaren har tillstyrkt ombudens kostnadsräkningar men invänt mot sakkunnigkostnaden.

Tingsrätten, som anser att målets särskilda beskaffenhet föranleder skäl att frånga brottmålstaxans timkostnadsnorm, finner att den av ombuden begärda ersättningen i sin helhet är skälig. Tingsrätten finner inte heller skäl att invända mot kostnaden för sakkunnigbevisningen. Green Cargo och Smurfit Kappa ska således få ersättning för sina kostnader i dess helhet.

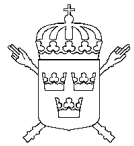
Tingsrätten finner även att den offentlige försvararens och målsägandebiträdets anspråk är skäliga. Dessa kostnader ska med hänsyn till utgången i målet stanna på staten.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 6 (TR-01)

Överklagande, ställt till Hovrätten för Övre Norrland, ges in till tingsrätten senast den 31 januari 2022.

På tingsrättens vägnar

Stefan Lundstig



Luleå tingsrätt
B 1291-20

Åklagarbundet

LULEÅ TINGSRÄTT
Handl 12

INKOM: 2021-01-28
MÅLNR: B 1291-20
AKTBIL: 14

Stämningsansökan

Tilltalade

Nils Jimmy Almström (19800109-8659)
Företräds av advokat Johan Engström.

Övriga svaranden

Green Cargo AB (16556119-6436)

Smurfit Kappa Kraftliner Piteå Aktiebolag (16556040-5960)

Ansvarsyrkanden m.m.

1 VÅLLANDE TILL ANNANS DÖD, GROVT BROTT (Jimmy Almström)

5000-K1375025-19

Jimmy Almström har den 1 november 2019 vid 06-tiden fört en tung lastbil på en väg inne på Smurfit Kappas område, Kolugnsvägen 30, Piteå kommun. Almström har därvid i väsentlig mån brustit i omsorg och varsamhet som till förekommande av olycka betingats av omständigheterna när han har kört in i en obehövad järnvägsövergång utan att lämna företräde för ett på spåret långsamt kommande tåg med kollision som följd. Till följd av kollisionen när tåget körde in i lastbilen vållades Nils Bergströms död. Bergström stod placerad på den tågsvagn som körde i i lastbilen.

Oaktsamheten är grov då den innefattat ett medvetet risktagande och en försummelse av allvarligt slag.

Lagrum: 3 kap 7 § 2 st brottsbalken

Målsägande

Sandra Bergström
Åklagaren för ej talan
Företräds av advokat Karoliina Ikonen Huhtanen.

Gustav Bergström

Åklagaren för ej talan

Företräds av advokat Karoliina Ikonen Huhtanen.

Ann-Britt Bergström

Åklagaren för ej talan

Företräds av advokat Karoliina Ikonen Huhtanen.

2 TALAN OM FÖRETAGSBOT (Green Cargo AB) (5000-K1375025-19)

För brott i Green Cargo AB:s näringsverksamhet yrkas att tingsrätten ålägger Green Cargo AB att betala en företagsbot ej understigande 2 000 000 kronor. Företaget har inte gjort vad som skäligen kunnat krävas för att förebygga brottet och brottet har begåtts av personer med särskilt ansvar för tillsyn och kontroll i verksamheten.

Lagrum: 36 kap 7 § 1 st 1p och 2 st 1p och 2b) p brottsbalken

Gärningspåståenden - Företagsbot för arbetsmiljöbrott med vållande till annans död.

Nils Bergström, arbetstagare vid Green Cargo, arbetade den 1 november 2019 med växling av tågagnar på spåret som går in vid Smurfit Kappas arbetsställe i Piteå.

Nils Bergström arbetade vid aktuellt tillfälle som signalgivare med att tillsammans med en lokförare/radioloksoperatör backa ett längre och tungt tågsätt in på industriområdet i mörker/gryning varvid järnvägsövergångar passerades. Samtidigt pågick annat arbete på inne Smurfit Kappas område.

Den bakre änden på tågsättet, d.v.s. främsta vagnen i tågets riktning, var inte försedd med någon utrustning som indikerade tågets riktning. Nils Bergström stod på ett utvändigt trappsteg på den bakre änden på tågsättet, d.v.s. främsta vagnen i tågets riktning. Han bar varselkläder, men var i övrigt oskyddad.

Ansvarig personal vid Green Cargo AB har av oaktsamhet vållat Nils Bergströms död då man av oaktsamhet åsidosatt vad som i enlighet med arbetsmiljölagen har ålegat dem till förebyggande av ohälsa och olycksfall.

Oaktsamheten har bestått i att ansvarig företrädare för Green Cargo AB, i egenskap av arbetsgivare med åtföljande skyddsansvar, utifrån kunskap om tidigare liknande olyckor och signalmännens utsatta placering, inte har genomfört någon eller i vart fall inte utfört en tillräcklig riskinventering och riskbedömning av det arbetsmoment som skulle utföras vid händelsen.

Hade en tillräcklig riskinventering med åtföljande riskbedömning och riskanalys genomförts hade riskreducerande åtgärder vidtagits såsom att:

- märka ut tågets bakre ände med ljus- eller ljudsignal
- förse signalmannen med ljussignal (jfr 3 kap. Transportstyrelsens föreskrifter om bedrivande av tågtrafik (TSFS 2015:77) tågens synbarhet som gäller för järnvägstrafik på allmän järnväg).
- köra med loket först i växlingssättet eller
- att genomföra växling med "obemannad uppsikt" och istället använda tekniska hjälpmedel.

Hade åtgärder enligt ovan vidtagits hade olyckan med hög grad av sannolikhet inte inträffat.

Lagrum: 3 kap 7 § och 10 §

3 TALAN OM FÖRETAGSBOT (Smurfit Kappa Kraftliner Piteå Aktiebolag) (5000-K1375025-19)

För brott i Smurfit Kappa Kraftliner Piteå Aktiebolags näringsverksamhet yrkas att tingsrätten ålägger Smurfit Kappa Kraftliner Piteå Aktiebolag att betala en företagsbot ej understigande 1 500 000 kronor. Företaget har inte gjort vad som skäligen kunnat krävas för att förebygga brottet och brottet har begåtts av personer med särskilt ansvar för tillsyn och kontroll i verksamheten.

Lagrum: 36 kap 7 § 1 st 1p och 2 st 1p och 2b) p brottsbalken

Gärningspåståenden - Företagsbot för arbetsmiljöbrott med vållande till annans död.

Nils Bergström, arbetstagare vid Green Cargo, arbetade den 1 november 2019 med växling av tågvagnar vid Smurfit Kappas arbetsställe i Piteå.

Nils Bergström arbetade vid aktuellt tillfälle som signalgivare med att tillsammans med lokföraren/radioloksoperatören backa ett längre och tungt tågsätt in på industriområdet i mörker/gryning varvid i vart fall en järnvägsövergång passerades. Samtidigt pågick annat arbete på arbetsstället.

Den bakre änden på tågsättet, d.v.s. främsta vagnen i tågets riktning, var inte försedd med någon utrustning som indikerade tågets riktning. Nils Bergström stod på ett utvändigt trappsteg på den bakre änden på tågsättet, d.v.s. främsta vagnen i tågets riktning. Han bar varselkläder, men var i övrigt oskyddad.

Korsningen mellan järnväg och landsväg saknade annan skyddsanordning än s.k. kryssmärke.

Ansvarig personal vid Smurfit Kappa har av oaktsamhet vållat Nils Bergströms död då man av oaktsamhet åsidosatt vad som i enlighet med arbetsmiljölagen har ålegat dem till förebyggande av ohälsa och olycksfall. Oaktsamheten har bestått i att ansvarig företrädare för Smurfit Kappa, i egenskap av en av den som råder över ett arbetsställe med beaktande av att korsande trafik mellan järnväg och landsväg förelåg, inte tillsett att järnvägsspåret (fasta anordningen) kunde användas för trafik utan risk för olycksfall.

Ansvarig företrädare för Smurfit Kappa, i egenskap av den som råder över ett fast driftställe som är gemensamt för fler verksamheter, har åsidosatt vad som ålegat bolaget enligt arbetsmiljölagen genom att underlåta att samordna arbetsmiljöarbetet med följd att ingen eller i vart fall ingen tillräcklig riskbedömning genomförts.

Hade en tillräcklig riskinventering med åtföljande riskbedömning och riskanalys genomförts hade riskreducerande åtgärder vidtagits såsom att åtgärda järnvägsövergången som passerades i samband med olyckan som då endast var utmärkt med vägmärke (s.k. kryssmärke) och inte med någon ljus- eller ljudsignal samt att fungerande utomhusbelysning vid olyckstillfället saknades.

Med en fungerande belysning, ljus- eller ljudsignaler, vägbom, tågvak eller liknande borde lastbilschauffören med hög grad av sannolikhet ha sett tåget och därmed stannat och kollisionen hade kunnat undvikas.

Lagrum: 3 kap 7§ och 10 § brottsbalken jämförda med arbetsmiljölagen

4 Muntlig bevisning

1. Förhör med den tilltalade **Jimmy Almström** som vidgår händelseförloppet men förnekar brott.
2. Förhör med vittnet **Patrik Johansson**, anställd på Smurfit Kappa, angående hans kontakter med Jimmy Almström, vädret på morgonen, vilka arbeten som pågick inne på området med mera runt olyckan.
3. Förhör med vittnet **Jan-Olov Granberg**, radioloksoperatör åt Green Cargo, angående de aktuella arbetsuppgifterna, hans kontakter med Bergström och i övrigt runt händelsen.
4. Förhör med vittnet **Erik Degerfeldt**, lastbilschaufför och kollega till Jimmy Almström, angående de aktuella arbetsuppgifterna med att köra flis åt Smurfit Kappa, förhållandena på platsen som sikten, trafik med mera och de risker han har noterat.

5. Vittnesförhör med partssakkunnige den sakkunnige arbetsmiljöinspektören **Hans Larsson** angående arbetsmiljöverkets utredning, vilka åtgärder de vidtagit och vilka brister de funnit för de aktuella företagen för att bevisa de objektiva och subjektiva rekvisiten.

5 Övrig bevisning

1. Foton (förundersökningsprotokoll s. 35-93, 110-111 och 188) för att visa upp de yttre omständigheterna och bevisa oaktsamheten
2. Teknisk undersökning (förundersökningsprotokoll s. 94) för att bevisa att inga tekniska fel som kan förklara kollisionen har upptäckts.
3. Hastighetsgraf (förundersökningsprotokoll s. 96) för att visa aktuell hastighet
4. Logg från lok (förundersökningsprotokoll s. 97-98) för att visa den aktuella farten.
5. Platsundersökning (förundersökningsprotokoll s. 99-107) för att visa hur det såg ut på platsen, hur kollisionen skedde och i övrigt runt händelsen
6. Regler om trafik m.m. allmänt och inne på området (förundersökningsprotokoll s. 153-182) för att visa upp gällande regelverk och styrka oaktsamheten
7. Riskbedömning (förundersökningsprotokoll s. 183) för att visa vilka risker som tagits upp i förväg och styrka oaktsamheten
8. Dödsbevis och dödsfallsutlåtande (förundersökningsprotokoll s. 195-212) för att bevisa att döden orsakades av kollisionen
9. Arbetsmiljöverkets anmälan med bilagor (förundersökningsprotokoll s. 214-402) för att bevisa de objektiva och subjektiva rekvisiten.
10. Syn på olycksplatsen inne på Smurfit Kappa ABs industriområde i Piteå för att på plats kunna visa siktförhållanden, visa den aktuella järnvägsövergången, lastbilens väg med mera. Allt för att styrka påstådd oaktsamhet i samtliga fall
11. Två Filmupptagningar - dels av själv kollisionen mellan lastbil och tåg från en övervakningskamera och dels en filmad rekonstruktion av tågets färd. Filmerna har delgetts alla ombud och åklagaren tar med dem till rätten. Filerna är för stora för att skicka per mail. Allt för att styrka samtliga rekvisit i talan om företagsbot och i de aktuella brotten.

Handläggning

Beräknad tidsåtgång för förhandlingen: 2-2,5 dag inklusive syn i Piteå. Om förhandlingen blir i Piteå räcker nog 2 dagar..

Hänvisning till handlingar önskas avseende arbetsmiljöverkets anmälan med bilagar som endast kommer att läsas upp i valda delar.

Beräknad tidsåtgång för förhör: 1 och 3 cirka 90 minuter vardera. 2. 30 min och 4. 45 min..

Luleå tingsrätt

(Skickas endast per e-post)

Mål nr: B 1291-20

Riksenheten för Miljö- och Arbetsmiljömål Östersund m.fl. / Jimmy Almström m.fl.

ang. Grovt vållande till annans död m.m.

I egenskap av ombud och målsägandebiträde för Ann-Britt Bergström, Sandra Bergström och Gustav Bergström får undertecknad inkomma med följande skadeståndsanspråk.

YRKANDE

Ann-Britt Bergström, Sandra Bergström och Gustav Bergström yrkar att tingsrätten ska förpliktiga Jimmy Almström, Green Cargo AB samt Smurfit Kappa Kraftliner Piteå Aktiebolag att solidariskt till var och en av dem utge 60 000 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dag för delgivning av stämning till dess betalning sker.

Det yrkande beloppet avser ersättning för sveda och värk.

GRUNDER

Green Cargo AB, Smurfit Kappa Kraftliner Piteå Aktiebolag samt Jimmy Almström har genom grov vårdslöshet, alternativt vårdslöshet, vållat Nils Bergströms död.

Ann-Britt Bergström är maka och Sandra Bergström och Gustav Bergström är barn till Nils Bergström som avled på grund av skador som han åsamkades i samband med kollusionen på arbetet. Samtliga är att betrakta som nära anhöriga till Nils Bergström och har därmed rätt till ersättning på grund av personskada med anledning av dödsfall av nära anhörig.

Vid beräkningen har hänsyn tagits till att det varit fråga om ett grovt vållande. Yrkat belopp är mot bakgrund härav skäligt.

BEVISNING

Målsägandena åberopar samma bevisning som åklagaren till styrkande av brotten samt till stöd för de enskilda anspråken.

Därutöver åberopas förhör med Gustav Bergström, Lulnäsvägen 310, 975 95 Luleå

Förhörstema: Gustav Bergström ska höras om förhållandena runt Nils Bergströms död och det psykiska lidande som händelsen har inneburit för hela familjen.

Bevistema: Förhöret åberopas styrkande av skadeståndsskyldighet samt till styrkande av att yrkade belopp är skäliga.

BITRÄDE AV ÅTAL

Ann-Britt, Sandra och Gustav Bergström biträder åtalet och ansluter sig till de av åklagaren framlagda gärningsbeskrivningarna samt åberopad bevisning.

Boden den 23 september 2021

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'K. Ikonen', written in a cursive style.

Advokat Karoliina Ikonen

advokater
 Jenny Nordlund
 Carolina Holmberg
 Linda Sarja
 Martin Wulkan
 Anna Melander
 Johan Engström

2021-06-21

LULEÅ TINGSRÄTT
 Handl 12

INKOM: 2021-06-21
 MÅLNR: B 1291-20
 AKTBIL: 31

Till
 Luleå tingsrätt
 (endast per mejl)

Mål nr **B 1291-20**

Riksenheten för Miljö- och Arbetsmiljömål Östersund ./ Jimmy Almström mfl
Målet gäller; vållande till annans död (grovt brott), talan om företagsböt (Green Cargo AB, Smurfit Kappa Kraftliner Piteå AB)

SLUTLIG BEVISUPPGIFT

Jimmy Almström gör gällande att *försämrade synbarhet på område, tåg och tågpersonal* samt att *även tågets fart* i sammanhanget varit direkt betydande faktorer som i avsevärd mån försvårat för honom att på ett adekvat sätt kunna göra en korrekt bedömning av förutsättningarna för den väjningsplikt som fanns på platsen, detta då en väjningsplikt är beroende av faktorer som finns i omgivningen samt även faktorer hos de fordon som har företräde.

Jimmy Almström åberopar följande skriftliga bevisning.

1) Utdrag från Vackertväder.se som visar solens uppgång- och nedgång i Piteå den aktuella tidpunkten den 1 november 2019, se bilaga 1. Med handlingen vill Jimmy Almström visa att aktuell olycka skedde vid en tidpunkt där det rätteligen borde ha ställts högre krav på belysning och reflexer på de fordon som framfördes och på den personal som arbetade på området samt även på den bristande fasta belysning som fanns på området.

2) Ett filmklipp som ska ha förevisats för samtliga inblandade parter i målet, där det är fråga om en sekvens där övervakningskameran först visar när tåget kommet i riktning mot kameran och där filmklippet sedan övergår till att visa när tåget går i riktning bort från en annan övervakningskamera.

Med aktuellt filmklipp vill Jimmy Almström visa hur den mörka rostiga tågvaggen på det backande tåget smälter in i bakgrundsmiljön, det vill säga bland den sly, det buskage och den skog som fanns på området runt klockan 06 den aktuella dagen.

3) Ett filmklipp som ska ha förevisats för samtliga inblandade parter i målet där det är fråga om en filmsekvens taget från en övervakningskamera högre upp på en byggnad i anslutning till platsen.

Med detta filmklipp vill Jimmy Almström visa att det tydligt framgår av olika fordons ljuskäglor att det fortfarande var mörkt ute vid olyckstillfället den 1 november 2019.

Båda åberopade filmklipp ska således redan ha förevisats samtliga berörda parter i målet. Det är min avsikt att ta med mig och förevisa dessa åberopade filmsekvenser vid kommande huvudförhandling i Piteå.

4) Jimmy Almström vill för egen del åberopa Arbetsmiljöverkets bedömning av orsaker som bidragit till olyckan Green Cargo, se sidan 228 i förundersökningsprotokollet (det kan nämnas att sidan redan ingår i den skriftliga bevisning som åberopats av åklagaren). Med åberopad sida i förundersökningsprotokollet vill Jimmy Almström visa att Arbetsmiljöverket funnit ett flertal brister hänförliga till; avsaknad av varningslampa hos signalmannen samt att varningslampa/reflex saknades på godsvagn, att tåget framfördes i 16 km/h strax innan olyckan, där högsta tillåtna hastighet är 10 km/h samt att hastighetsmätare/hastighetsbegränsare saknades på fjärrstyrningsenheten och att lokföraren därför fick uppskatta hastigheten.

5) Jimmy Almström vill för egen del åberopa Arbetsmiljöverkets bedömning av orsaker som bidragit till olyckan Smurfit Kappa Piteå AB, se sidan 233 i förundersökningspro-

tokollet (det kan nämnas att sidan redan ingår i den skriftliga bevisning som åberopats av åklagaren). Med åberopad sida i förundersökningsprotokollet vill Jimmy Almström visa att Arbetsmiljöverket bedömt att det funnits en brist hänförlig till att belysning efter väg/järnvägsspår delvis var trasigt och att detta kan ha bidragit till sämre synbarhet av tåget på håll.

6) Jimmy Almström vill för egen del åberopa Arbetsmiljöverkets händelseanalys, se sidan 240 samt 241 i förundersökningsprotokollet (även dessa sidor ingår i den bevisning som redan åberopats av åklagaren).

Med ovan åberopade sidor vill Jimmy Almström visa att Arbetsmiljöverket särskilt uppmärksammat följande faktorer som kan ha bidragit till att försvåra möjligheten för honom att göra en korrekt bedömningen i samband med att han skulle köra över järnvägsspåret.

- Belysningen vid sträckan var begränsad på grund av delvis trasiga lampor som kan ha påverkat möjligheterna att se tågsetet.
- Bakgrundssikten mot horisonten där tågsetet kom in kan bidra till att den rostfärgade godsvagnen får samma nyans som bakgrunden /markförhållanden och därför försvårat möjligheterna att upptäcka tågsetet.
- Godsvagnen som signalmannen stod på saknade helt belysning och på godsvagnen fanns endast en mindre reflex på dess vänstra sida där delar av reflexen saknades och skadan bedömdes vara gammal så ytan som den suttit på var rostangripen.
- Signalmannen saknade bärbar lampa/varningsljus.
- Den typ av varselkläder som signalmannen bar tvättas och synbarhet och reflexion försämras vid varje tvätt. Det har inte kunnat fastställas hur synbarhet och reflexion var på de kläder som signalmannen bar vid olyckstillfället.
- Det är oklart om halvljuset från lastbilen träffat reflexerna på signalmannens reflexer på ett sådant sätt att de kunde upptäckas av lastbilschauffören.
- Tågsetets hastighet var cirka 16 km/h innan kollisionen medan hastighetsbegränsningen inne på området är 10 km/h. Omräknat av hastighet motsvarar 10 km/h cirka 2,8 m/s och 16 km/h motsvarar cirka 4,4 m/s, vilket gör att tiden då lastbilschauffören ska ha registrerat det backande tågsetet förkortas samt att avståndet mellan tågsetet och lastbi-

len då är längre och att tågsetet då blir svårare att se, händelsen går snabbare – marginalerna minskar.

- Platsen saknade stopplikt och plankorsningen var oövakad och saknade ljud/ljussignal eller bom, något som skulle ha påverkat säkerheten på plankorsningen.
- Hastighetsmätare saknades på den enheten som radiolöksoperatören använde för fjärrstyrning av tågsetet.

Dag som ovan

Johan Engström

Bifogas

- Utdrag från Vackertväder.se (bilaga 1)

Till

Luleå tingsrätt

LULEÅ TINGSRÄTT
Handl 12INKOM: 2021-02-25
MÅLNR: B 1291-20
AKTBIL: 21

Malmö den 25 februari 2021

Mål nr B 1291-20**Riksenheten för Miljö- och Arbetsmiljömål Östersund ./ Green Cargo AB; angående företagsbot**

Som ombud för Green Cargo AB får jag meddela att bolaget förnekar brott och bestrider talan om företagsbot.

Green Cargo AB önskar åberopa vittnesförhör med nedan personer.

1. Jens Lindgren, Malmgatan 7, 961 67 Boden, jens.lindgren@greencargo.com, tidigare gruppchef på arbetsstället i Piteå. Jens Lindgren skall höras angående bolagets skyddsrondsarbete och framförallt angående skyddsronden den 1 maj 2019, Tilläggsprotokoll till förundersökningen sid 7-11.

2. Thomas Holm, Kraftvärmegatan 2, 69432 Hallsberg, thomas.holm@greencargo.com, Arbetsmiljöchef på Green Cargo AB. Thomas Holms ska höras angående bolagets arbete med riskbedömningar i allmänhet och i synnerhet angående riskbedömningen för växlingsarbete som genomfördes den 25 februari 2019, Tilläggsprotokoll till förundersökningen sid 12-19.

3. Kenneth Sjö Dahl, Svetsarvägen 10, 171 41 Solna, kenneth.sjodahl@greencargo.com, Chef Säkerhet på Green Cargo AB. Kenneth Sjö Dahl ska höras angående riskbedömningen för växlingsarbete som genomfördes den 25 februari 2019, Tilläggsprotokoll till förundersökningen sid 12-19, samt rörande möjligheten till alternativa arbetssätt vid växling på arbetsstället i Piteå.

Förhören åberopas till vederläggande av åklagarens påståenden att bolaget inte har genomfört eller i vart fall inte utfört en tillräcklig riskinventering och riskbedömning av aktuellt arbetsmoment.

Som ovan


Cecilia Kindgren-Bengtsson

Luleå tingsrätt
Box 849
971 26 LULEÅ

LULEÅ TINGSRÄTT
Handl 12

INKOM: 2021-06-18
MÅLNR: B 1291-20
AKTBIL: 29

Mål B 1291-20; handl 12

Riksenheten för miljö- och arbetsmiljömål, enheten i Östersund ./.

Smurfit Kappa Kraftliner Piteå AB m fl

Förelagd inkomma med bevisuppgift får jag i egenskap av ombud/privat försvarare för Smurfit Kappa Kraftliner Piteå AB (nedan bolaget) anföra följande.

1. Inställning

- 1.1 Bolaget bestrider talan om företagsbot.
- 1.2 Bolaget yrkar ersättning för sina rättegångskostnader med belopp som anges senare.

2. Bevisning

Bolaget åberopar följande bevisning.

Muntlig bevisning

- 1. Förhör med Ingemar Andersson, C/o Smurfit Kappa Kraftliner Piteå AB, Kolungsvägen 30, 941 86 PITEÅ. Andersson ska höras angående bolagets Trafiksäkerhetsinstruktion och bolagets arbetsmiljöarbete avseende spåranläggningen samt sakförhållandena vid aktuell plankorsning och anknytande spårsträcka. Förhöret åberopas till styrkande av att spåranläggningen var säkerhetsmässigt utförd i enlighet med gällande regelverk och att man har löpande följt upp säkerheten kring spåranläggningen.

2. Förhör med sakkunnig Ann-Marie Olovsson, C/o Järnvägshuset, Jönköpingsvägen 43 B, 331 34 VÄRNAMO. Olovsson ska höras angående regelverket för industrispår och bolagets spåranläggning. Förhöret åberopas till styrkande av gällande regelverk och att bolagets spåranläggning var säkerhetsmässigt utförd i enlighet med gällande regelverk.

Skriftlig bevisning

1. Trafiksäkerhetsinstruktion med säkerhetsstyrningssystem, förundersökningsprotokollet sid 133-142. Till styrkande av bolagets regler och instruktioner för spåranläggningen.
2. Transportstyrelsens beslut 2018-03-09 om säkerhetstillstånd, tilläggsprotokollet till förundersökningsprotokollet sid 2-4. Till styrkande av att bolaget uppfyller krav enligt järnvägslagen.

Stockholm den 17 juni 2021

Anders Lorentzon



Hur man överklagar

Dom i brottmål, tingsrätt

TR-01

Vill du att domen ska ändras i någon del kan du överklaga. Här får du veta hur det går till.

Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Ditt överklagande ska ha kommit in till domstolen inom 3 veckor från domens datum. Sista datum för överklagande finns på sista sidan i domen.

Överklaga efter att motparten överklagat

Om ena parten har överklagat i rätt tid, har den andra parten också rätt att överklaga även om tiden har gått ut. Det kallas att anslutningsöverklaga.

En part kan anslutningsöverklaga inom en extra vecka från det att överklagandetiden har gått ut. Ett anslutningsöverklagande måste alltså komma in inom 4 veckor från domens datum.

Ett anslutningsöverklagande upphör att gälla om det första överklagandet dras tillbaka eller av något annat skäl inte går vidare.

Så här gör du

1. Skriv tingsrättens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att domen ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att hovrätten ska ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis.

Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.

Vill du ha nya förhör med någon som redan förhörts eller en ny syn (till exempel besök på en plats), ska du berätta det och förklara varför.

Tala också om ifall du vill att målsäganden ska komma personligen vid en huvudförhandling.

4. Lämna namn och personnummer eller organisationsnummer.
Lämna aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.
Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skriv under överklagandet själv eller låt ditt ombud göra det.
6. Skicka eller lämna in överklagandet till tingsrätten. Du hittar adressen i domen.

Vad händer sedan?

Tingsrätten kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att domen gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar tingsrätten överklagandet och alla handlingar i målet vidare till hovrätten.

Har du tidigare fått brev genom förenklad delgivning, kan även hovrätten skicka brev på detta sätt.

Prövningstillstånd i hovrätten

När överklagandet kommer in till hovrätten tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Om du *inte* får prövningstillstånd gäller den överklagade domen. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt du vill föra fram.

När krävs det prövningstillstånd?

Brottmålsdelen

I brottmålsdelen behövs prövningstillstånd i två olika fall:

- Den åtalade har dömts enbart till böter.
- Den åtalade har frikänts från ett brott som inte har mer än 6 månaders fängelse i straffskalan.

Skadeståndsdelen

Det krävs prövningstillstånd för att hovrätten ska pröva en begäran om skadestånd. Undantag kan gälla när en dom överklagas i brottmålsdelen, och det är kopplat en begäran om skadestånd till brottet. Då krävs inte prövningstillstånd för skadeståndsdelen om

- det inte krävs prövningstillstånd i brottmålsdelen eller om
- hovrätten meddelar prövningstillstånd i brottmålsdelen.

Beslut i övriga frågor

I de mål där det krävs prövningstillstånd i brottmålsdelen (se ovan), krävs det också prövningstillstånd för sådana beslut som bara får överklagas i samband med att domen överklagas. Beslut som kan överklagas särskilt kräver inte prövningstillstånd.

När får man prövningstillstånd?

Hovrätten ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att tingsrätten dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om tingsrätten har dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rättstillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Vill du veta mer?

Ta kontakt med tingsrätten om du har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i domen.

Mer information finns på www.domstol.se.



Hur man överklagar hovrättens avgörande

Den som vill överklaga hovrättens avgörande ska göra det genom att skriva till Högsta domstolen. Överklagandet ska dock skickas eller lämnas till hovrätten.

Senaste tid för att överklaga

Överklagandet ska ha kommit in till hovrätten senast den dag som anges i slutet av hovrättens avgörande.

Beslut om häktning, restriktioner enligt 24 kap. 5 a § rättegångsbalken eller reseförbud får överklagas utan tidsbegränsning.

Om överklagandet har kommit in i rätt tid, skickar hovrätten överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Högsta domstolen.

Prövningstillstånd i Högsta domstolen

Det krävs prövningstillstånd för att Högsta domstolen ska pröva ett överklagande. Högsta domstolen får meddela prövningsstillstånd endast om

1. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av Högsta domstolen eller om
2. det finns synnerliga skäl till sådan prövning, så som att det finns grund för resning, att domvilla förekommit eller att målets utgång i hovrätten uppenbarligen beror på grovt förbiseende eller grovt misstag.

Överklagandets innehåll

Överklagandet ska innehålla uppgifter om

1. klagandens namn, adress och telefonnummer,
2. det avgörande som överklagas (hovrättens namn och avdelning samt dag för avgörandet och målnummer),
3. den ändring i avgörandet som klaganden begär,
4. de skäl som klaganden vill ange för att avgörandet ska ändras,
5. de skäl som klaganden vill ange för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
6. de bevis som klaganden åberopar och vad som ska bevisas med varje bevis.

Förenklad delgivning

Om målet överklagas kan Högsta domstolen använda förenklad delgivning vid utskick av handlingar i målet, under förutsättning att mottagaren där eller i någon tidigare instans har fått information om sådan delgivning.

Mer information

För information om rättegången i Högsta domstolen, se www.hogstodomstolen.se