



Hovrätten för Övre Norrland

HOVRÄTTEN FÖR
ÖVRE NORRLAND
Fi 2INKOM: 2022-02-08
MÅLNR: B 129-22
AKTBIL: 2**Överklagande av Luleå tingsrätts dom 2022-01-10, B 1291-20****Klagande**Kammaråklagare Christer Jarlås, Riksenheten för miljö- och arbetsmiljömål
Östersund**Motpart**Smurfit Kappa Kraftliner Piteå Aktiebolag
16556040-5960

941 86 PITEÅ

OmbudLorentzon, Anders, advokat
Kihlstedts Advokatbyrå i Stockholm AB
Box 5331
102 47 Stockholm**Saken**

Företagsbot i anledning av arbetsmiljöbrott med vållande till annans död

Yrkanden

Jag begär att hovrätten, med ändring av tingsrättens dom i företagsbotsdelen och ansvarsdelen ålägger Smurfit Kappa Kraftliner Piteå Aktiebolag en företagsbot ej understigande 1 500 000 kr.

Grunder

Smurfit Kappa Kraftliner i Piteå AB som den som är ansvarig för samordningen av arbetsmiljöfrågor ska enligt 3 kap. 7 e § arbetsmiljölagen se till att

1. arbetet med att förebygga risker för ohälsa och olycksfall samordnas på det gemensamma arbetsstället,
2. arbete tidsplaneras på det sätt som behövs för att förebygga risker för

ohälsa och olycksfall till följd av att olika verksamheter pågår på arbetsstället, 3. allmänna skyddsanordningar inrättas och underhålls och allmänna skyddsregler för arbetsstället utfärdas, 4. ansvaret för de speciella skyddsanordningar som kan behövas för ett visst eller vissa arbeten klargörs, och 5. personalutrymmen och sanitära anordningar inrättas på arbetsstället i behövlig omfattning.

De som samtidigt, eller i tidsmässig anslutning till varandra, bedriver verksamhet på ett gemensamt arbetsställe, ska enligt 3 kap. 7 g § arbetsmiljölagen samråda och gemensamt verka för att åstadkomma tillfredsställande skyddsförhållanden. Var och en av dem ska se till att den egna verksamheten och anordningarna på det gemensamma arbetsstället inte medför att någon som arbetar där utsätts för risk för ohälsa eller olycksfall. 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 (3 kap. 12 § arbetsmiljölagen).

Redan 2008 utför Luleå Tekniska Universitet på begäran av Smurfit Kappa en teknisk utredning av trafiken, Rapport 2008:09, inne på arbetsstället i Piteå.

Redan då inträffade enligt rapporten cirka två trafikincidenter årligen. Trafiksituationen på området upplevdes som otillfredsställande samt att fordonshastigheterna upplevs som för höga. Olika trafikantslag blandas på området. Skyltning av gällande trafikregler och information saknades delvis på området. Representanter från Smurfit Kappa vände sig då till Luleå tekniska universitet, Institutionen för samhällsbyggnad, Forskargruppen trafikteknik med en förfrågan angående en studie av trafiksituationen på industriområdet Smurfit Kappa, Piteå. Studien utfördes och resulterade i ovan nämnda rapport.

I rapporten kan man läsa om tågtrafiken inne på området: "Efter samtal med representant från TGOJ (Norlin, 2007), dotterbolag till Green Cargo, som utför stor del av tågtransporterna inom området är fri sikt allmänt viktigt för tågtrafiken. Trafikutövaren har önskat stopptavlor, stopplikt för fordonstrafiken i järnvägs korsningarna på området av Smurfit Kappa Kraftliner men har ännu inte hörsammats. Ett ännu bättre alternativ anses signalreglering vara, men för det krävs teknik som nu inte finns i spåret. Signaler kan även skötas manuellt av lokföraren vilket förekommer på andra industriområden. Skyddsron för järnvägsspåret och järnvägs korsningarna genomförs 2 gånger per år, men representant från Smurfit Kappa Kraftliner har inte alltid deltagit. Som steg 3 i föreslagna ombyggnadsåtgärder skrev Luleå Universitet i sin rapport: Eftersom järnvägen med nuvarande sträckning och därmed tågtrafiken utgör en av de största riskerna för olycka, då kollision med tåg ofta kan leda till allvarlig personskada bör järnvägen genom området markeras tydligt med

uppmärksamhetshöjande åtgärder såsom ökad belysning av järnväg, uppmärksamhetshöjande åtgärder i korsningar för fordonstrafiken och oskyddade trafikanter, förbättrad skyltning samt varningssignaler och/eller bommar.”

Redan 2008 fanns således de tankar som förs fram av mig och arbetsmiljöverket i åtalet och i den skriftliga bevisningen. Smurfit Kappa Kraftliner i Piteå AB har ett rådighets- och samordningsansvar på arbetsstället. Den järnvägsövergång som passerades i samband med olyckan var endast utmärkt med vägmärke (s.k. kryssmärke) och inte med någon ljus- eller ljudsignal. SKP 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. Det har vidare framkommit att det inom SKP upprättats ett jobbkort (arbetsorder) rörande belysningen vid järnvägen med begärt färdigdatum den 30 oktober 2019. Den trasiga belysningen åtgärdades inte inom den tiden och fungerade inte vid olyckstillfället (se utmarkerad trasig belysning på bilaga 2). SKP har därigenom brustit i sin skyldighet att underhålla utomhusbelysningen längs järnvägen till förebyggande av ohälsa och olycksfall.

Jag anser inte att tingsrätten i sin dom har prövat alla de krav som arbetsmiljölagen ställer på Smurfit Kappa Kraftliner i Piteå AB som den som råder över arbetsstället. Hade SKP gjort en tillräcklig riskinventering med åtföljande riskbedömning och riskanalys borde de för länge sedan kommit fram till att säkerhet vid de obemannade järnvägspassagerna var bristfällig precis som Luleå Universitet kom fram till i den utredning som de själva beställt elva år tidigare. Hade den aktuella passagen över järnvägen varit utrustad med ljus- och ljudsignaler och en bom hade olyckan med hög grav av sannolikhet inte inträffat.

Bevisning

Muntlig bevisning

Förhör och Vittnesförhör med:

1. Den i målet tidigare åtalade, Jimmy Almström, angående händelsen och siktförhållandena till styrkande av att han inte såg det backande tågsättet eller Nils Bergström

Presentationsform: Uppspelning av videoupptagning vid tingsrätten

2. Patrik Johansson angående väder och siktförhållanden och vilka arbeten som pågick inne på Smurfit Kappas område.

Presentationsform: Uppspelning av videoupptagning vid tingsrätten

3. Jan-Olov Granberg angående de aktuella arbetsuppgifterna, hans kontakter med Bergström och i övrigt runt händelsen.

Presentationens form: Uppspelning av videoupptagning vid tingsrätten

4. Vittnesförhör med den partssakkunnige arbetsmiljöinspektören Hans Larsson angående arbetsmiljööverkets utredning, vilka åtgärder som vidtagits och vilka brister de funnit utifrån arbetsmiljölagen för de aktuella företagen.

Presentationens form: Uppspelning av videoupptagning från tingsrätten och kompletterande förhör utifrån den direkta kritik tingsrätten riktar mot hans kunskaper och arbetsmiljööverkets utredning.

Övrig bevisning

. 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. Arbetsmiljööverkets anmälan med bilagor (förundersökningsprotokoll s. 214-402) för att bevisa de objektiva och subjektiva rekvisiten.

10. Syn på olycksplatsen inne på Smurfitt 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.

12: Ny skriftlig bevisning i hovrätten som inte var känd i tingsrätten: Luleå Tekniska Universitet Teknisk rapport 2008:09: Trafikstudie av industriområde:– *Smurfitt Kappa Kraftliner i Piteå* Till styrkande av att Green Cargo redan 2007 såg faror med de obehagade korsningarna mellan

järnväg och annan väg inne på industriområdet.(Rapporten bifogas överklagandet)

Handläggning

Beräknad tidsåtgång för förhandlingen bör vara tiden för de inspelade förhören, en halv dag för synen på plats i Piteå, två timmar för min sakframställning och filmvisning och tiden för ombuden. Tiden bör bli kortare än i tingsrätten

Prövningstillstånd

Förhandling behövs för att hovrätten ska kunna bedöma om hovrätten har dömt rätt. Tingsrätten har inte prövat talan om företagsbot fullt ut utifrån arbetsmiljölagen och det finns flera ärenden gällande liknande olyckor på järnväg under utredning och en dom här kan bli vägledande för framtida bedömningar av liknande frågor.

Christer Jarlås