

- [Svenska](#)
  - [Engelska](#)
  - [Holländska](#)
  - [Tyska](#)
  - [Dansk](#)

- [Strukton](#)

#### Strukton och dotterbolag

- [Strukton Till strukton.com](#)
- [Strukton Civiel Till struktonciviel.com](#)
- [Strukton Rail Till struktonrail.se](#)
- [Strukton InternationalStrukton International](#)
- [Strukton WorkspHERE Till struktonworkspHERE.nl](#)



---

stäng meny meny



- [RSS](#)
- [Personalinlogg](#)
- [Strukton på Nordic Rail 2017](#)
- [Strukton Rail i Almedalen 2018](#)

Nyheter

## Debatt: Orimligt att inte nämna Trafikverkets ansvar

29 06 2015

**Det är orimligt att åklagaren ensidigt pekar ut Strukton Rail som ansvarigt för dödsolyckan i Kimstad 2010, utan att nämna Trafikverkets ansvar. Som regelverket ser ut i dag är det omöjligt för oss att fullt ut bestämma över säkerheten när vi jobbar på järnvägen, skriver Robert Röder, vd för Strukton Rail.**

Den 12 september 2010 inträffade en tragisk olycka vid ett spårarbete i Kimstad i Östergötland. Under ett arbete som vi på Strukton Rail bedrev på Trafikverkets uppdrag halkade en grävmaskin av det spår som den arbetade på. När ett X2000-tåg passerade på spåret intill träffades det av grävmaskinens skopa. Olyckan ledde till att en passagerare miste livet och att 15

personer skadades.

**Nu har kammaråklagare** Jan Olof Andersson pekat ut Strukton Rail som ensamt ansvariga för olyckan. Åklagaren yrkar att vi ska betala en företagsbot för brott mot arbetsmiljölagen och för vållande till annans död. Fallet är principiellt viktigt, eftersom det aktualiserar frågan om vem som egentligen är ansvarig för säkerheten på våra järnvägar. I förlängningen har det betydelse för hur den krisande svenska järnvägen ska kunna repareras, underhållas och byggas ut på ett säkert och effektivt sätt.

**Att underhålla och reparera** spår vid landets allt mer slitna järnväg är ett utsatt arbete med tunga fordon i miljöer med höga hastigheter. Ofta är den avsatta tiden för åtgärderna minimalt tilltagen, allt för att minimera störningarna i trafiken. Detta är en nödvändighet eftersom det är trångt på spåren med en tät trafik som ska fram. Konsekvensen blir att det vilar ett stort ansvar på Trafikverket, tågoperatörerna och oss entreprenörer att alltid ha goda säkerhetsmarginaler.

Efter att antalet olyckor på järnvägen plötsligt ökade 2010–2011 har säkerhetsarbetet kommit långt och de senaste åren har järnvägsentreprenörer och Trafikverket utvecklat ett tätt samarbete kring säkerheten. Efter flera svåra olyckor, har också vi på Strukton Rail gått i spetsen för att höja säkerhetsnivån. Vi sätter alltid säkerheten i främsta rummet, för såväl tågresenärerna som våra anställda.

**Olyckan i Kimstad** handlar om en av de viktigaste säkerhetsåtgärderna i samband med vårt arbete: möjligheten till särskilda regleringar av tågtrafiken när banarbeten pågår. Förutom hastighetssänkningar handlar det om att trafiken periodvis behöver vara helt avstängd, både på det spår där arbetet ska utföras och på intilliggande spår.

Det råder ingen tvekan om att vi på Strukton Rail hade arbetsmiljöansvaret på platsen, och att vi därför har ett stort ansvar för den allvarliga olyckan. Det ansvaret är vi beredda att ta. Men som regelverket ser ut i dag är det omöjligt för oss att fullt ut bestämma över säkerheten när vi jobbar på järnvägen.

**I dagsläget har Trafikverket** möjlighet att säga nej till entreprenörens ansökan om avstängningar och sänkta hastigheter även när vi bedömer att de krävs för att kunna genomföra arbetena på ett säkert sätt. I praktiken innebär detta att entreprenören som utför arbetet och har ansvar för arbetsmiljön, också bär ansvar för omständigheter som bara Trafikverket råder över.

Därför är åklagarens slutsats i ansvarsfrågan inte bara felaktig, den riskerar också att försvåra det fortsatta arbetet med att höja säkerheten för tågresenärer och järnvägsanställda. Genom att se även Trafikverket som ansvariga skulle trycket öka på myndigheten att ge rimliga säkerhetsförutsättningar vid arbeten på järnvägen.

**Före olyckan hade vi** på Strukton Rail begärt sänkt hastighet till 70 kilometer i timmen för tågen på det intilliggande spåret. Detta för att arbetet skulle kunna ske på ett säkert sätt. Trafikverket beviljade först hastighetssänkningen, men ändrade sedan tillbaka till full hastighet på den aktuella sträckan.

I stället för 70 kilometer i timmen höll därför X2000-tåget en hastighet på 133 kilometer i timmen när olyckan inträffade. Om hastighetsgränsen hade varit lägre så hade situationen självklart inte blivit lika allvarlig. I bästa fall hade olyckan kunnat undvikas helt.

I sammanhanget är det viktigt att förstå att det alltså är Trafikverket som ensamt avgör hur snabbt tågen kan köra på en viss sträcka vid en viss tidpunkt. Entreprenörer som arbetar på spårområdena är helt beroende av de beslut som Trafikverket fattar. På det viset skiljer sig vår vardag från situationen vid exempelvis vägarbeten, där det är entreprenörens personal på plats som i praktiken avgör hur bilister varnas och dirigeras om.

**Sammanfattningsvis är det** orimligt att åklagaren ensidigt pekar ut Strukton Rail som ansvarigt för olyckan i Kimstad, utan att nämna Trafikverkets ansvar. Vi bestrider därför åklagarens yrkande, och frågan kommer att prövas i Norrköpings tingsrätt.

Åklagarens slutsats skiljer sig också kraftigt från den som Statens haverikommission kom fram till i sin utredning av olyckan. Haverikommissionen slog fast att "den grundläggande orsaken till olyckan kan anses vara brister i Trafikverkets

uppföljnings-, avvikelse- och riskhantering.” Ett utpekande av Trafikverkets ansvar även från rättsväsendets sida skulle innebära att ansvaret för säkerheten fördelas på ett rimligt sätt mellan alla aktörer på järnväg.

**I debatten om järnvägens** utmaningar har vissa velat vrida klockan tillbaka och förstatliga allt arbete på järnvägen. Det är inte lösningen på vare sig säkerhetsproblemen eller trafikstörningarna. Möjligheten för Trafikverket att anlita oss och andra privata företag bidrar i grunden till förnyelse, effektivitet och nöjdare tågresenärer. Men staten äger genom Trafikverket landets järnvägar och kan inte fransäga sig allt ansvar för säkerheten. Att ensidigt peka finger mot Strukton Rail och andra privata entreprenörer när det sker allvarliga olyckor innebär i längden ett allvarligt säkerhetshot.

Alla aktörer i järnvägsbranschen har ett ansvar och behöver gemensamt prioritera säkerheten vid arbete på spåren. För Trafikverkets del borde det innebära att ta ett ökat ansvar för säkerheten och riskbedömningen när de bestämmer hastigheten på spår bredvid banarbeten. Med en sådan förändring skulle Trafikverket och järnvägsbranschen ta ytterligare ett viktigt steg mot en mer hållbar och säkrare järnväg.

**Robert Röder**

vd, Strukton Rail

*Artikeln publicerades ursprungligen på svd.se 2015-06-29.*

*Följ länken för att läsa originalartikeln:*

<http://www.svd.se/orimligt-att-inte-namna-trafikverkets-ansvar/om/debatt>