

## Sammanfattning

På resa Liepaja – Hässelby via Landsort/Södertälje kolliderade det lettiska fartyget Liva Greta med dykdalber strax innan passage av Nockebybron den 15 oktober klockan 12.02 lokal tid. Vid kollisionen ramlade en byggnadsarbetare i vattnet dock utan att skadas. Två av dykdalberna som ska hålla ledverket på plats skadades. Ledverket, som är ett påseglingsskydd med avsikt att skydda brokonstruktionen från skador om passerande fartyg av någon anledning skulle avvika från sitt tänkta spår, var bortmonterat vid händelsen.

Befälhavaren, som inte kände till arbetet i farleden under bron, kom ganska fort och gjorde en ganska kraftig neddragning på farten för att sedan slå back, vilket ledde till att styrförmågan reducerades. Fartyget kom då snett i leden och körde emot och skadade två dykdalber. Fartyget fortsatte därefter till sin kajplats i Hässelby där skador på bogen ovan vattenlinjen upptäcktes.

Vid tiden för händelsen pågick arbeten med att byta ut ledverken mellan dykdalberna. Fartyget hade inte lots ombord under någon del av den dryga 6,5 timmar långa resan inomskärs före incidenten och var inte lotspliktigt. VTS informerade inte fartyget om pågående broreparation vid Nockebybron. Notis var införd i Underrättelser för sjöfarande (Ufs) om pågående broreparation och att försiktighet anmodas vid passage, dock spreds inte denna information som Notices to Mariners av UKHO, vars sjökort fartyget använde. Vädret var halvklart, temperatur +9 grader, sikt >10 km med sydostlig vind ca 3 meter per sekund.

Trafikverket hade noterat att Nockebybrons ledverk var i stort behov av renovering. Upphandling av arbetet sattes igång med Trafikverkets mängdbeskrivning som grund. Vissa kontakter togs mellan Trafikverket och Sjöfartsverket innan upphandling, dock genomfördes ingen direkt riskanalys i samband med planeringen av reparationsåtgärderna.

Över tid har det förekommit flera händelser där fartyg har haft kontakt med broar vilket föranleder SHK att ge rekommendationer avseende översyn av brosäkerheten i de allmänna farlederna.

## Rekommendationer

United Kingdom Hydrographic Office rekommenderas att:

- säkerställa sina rutiner avseende införande av Sjöfartsverkets Ufs-notiser i Brittiska Notices to Mariners. (RS2014:01 R1)

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- i samråd med Sjöfartsverket verka för att ett nationellt heltäckande regelverk rörande VTS-verksamhet införs. (RS2014:01 R2)

Sjöfartsverket rekommenderas att:

- säkerställa att relevant VTS-information lämnas. (RS2014:01R3)

Trafikverket rekommenderas att:

- i samråd med Sjöfartsverket säkerställa att broar i de större farlederna har tillräckliga skydd för att undvika allvarliga skador vid påsegling. (RS2014:01 R4)

Sjöfartsverket och Trafikverket rekommenderas att var för sig och i samråd:

- se över rutiner och regelverk gällande byggarbeten i eller i anslutning till farleder för att säkerställa att berörda aktörer har tillräcklig information, att adekvata riskbedömningar genomförs, samt att relevanta säkerhetsåtgärder vidtas till skydd för sjöfarten, infrastrukturen och andra som kan beröras. *(RS2014:01 R5)*