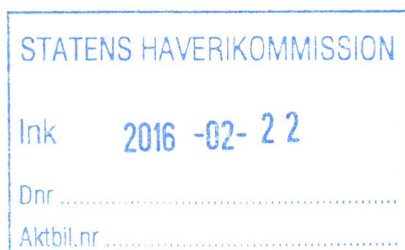


Datum  
2016-02-18Ert datum  
2015-12-03Dnr/Beteckning  
TSV 2015-1219Er beteckning  
RO 2015:02Statens haverikommission  
Box 12538  
102 29 Stockholm

## Transportstyrelsens svar på de rekommendationer Statens haverikommission riktade, med anledning av bussolyckan på riksväg 27 utanför Tranemo den 4 december 2014

Transportstyrelsen har tagit del av SHK utredningsrapport och de rekommendationer som riktas mot Transportstyrelsen. Nedan följer Transportstyrelsens svar efter respektive rekommendation:

*Transportstyrelsen rekommenderas att inom ramen för sitt internationella arbete verka för att kraven på bältesinfästningar för passagerarsäten i bussar utvecklas i syfte att minska risken för att passagerare som sitter i fönsterrader kan falla ur den övre delen av bältet och ut ur bussen om den välter eller voltar. (RO 2015:2 R1)*

Kravnivån för installation av bälten i bussar är idag satt till tvåpunktbälten (höftbälten). Kravet är obligatoriskt enbart för bussar avsedda uteslutande för sittande passagerare (klass III och B). Om ett förslag läggs fram om att revidera kravnivån, i syfte att införa krav på 3-punktsbälten, kan Sverige föra fram aspekten med placeringen av den övre fästpunkten. Transportstyrelsen kommer i dagsläget inte att ta ett sådant initiativ.

Sverige har varit aktiva i det internationella arbete avseende bilbälten oaktat fordonskategori och alltid verkat för att nå en så hög säkerhetsnivå som möjligt. Senast 2008 var frågan aktuell avseende om bälten skulle vara obligatoriska även i buss klass II. Det har tyvärr inte fått genomslag för bussar där den internationella ståndpunkten landat i ett krav på höftbälten och enbart för bussar i klass III och B. Trepunktsbälten har inte varit obligatoriskt då det kravet inte ansetts motiverat utifrån ett kostnad/nytta

perspektiv. De situationer då ett trepunktsbälte ger en ökad nytta i förhållande till tvåpunktsbälten, exempelvis frontalkollisioner med fordon eller objekt med samma massa, har inte kunnat motivera ett införande av kravet. Vilken sida den övre fästpunkten sitter på i en sådan situation saknar betydelse.

*Transportstyrelsen rekommenderas att inom ramen för sitt internationella arbete verka för en utveckling av testförfarandet för sidostabilitet för bussar, så att olika lastförhållanden beaktas i syfte att göra testförfarandet mer verklighetsanpassat. (RO2015:02 R2)*

Transportstyrelsen har en bild av att rapporten menar att stabilitetsprovningen utförs med ett fordon som är olastat men faktum är att det ska utföras med en representativ last. Med anledning av detta anser Transportstyrelsen inte att det finns skäl till att förändra de befintliga kraven.

I ECE-reglemente 107 (R107) ställs kravet att bussar ska klara ett stabilitetstest vid ett lastningsförhållande som representerar dess passagerarkapacitet och även gods om fordonet har en sådan möjlighet, i hatthyllor m m. Fordonet ska vid testet klara en lutning av 28 grader. För det aktuella fordonet (M3, klass III, envåningsbuss) ska, utöver vikt i körklart skick, alla passagerarplatser belastas med en massa om 71 kg vilket ska motsvara passagerarens vikt samt handbagage (68+3 kg). Kraven är väl anpassade för fordonens stabilitet vid normal användning. Dock är det inte anpassat för att hantera avkörningar eller andra extrema förhållanden. (R107, bilaga 3, para 7.4. m fl)

Detta ärende har beslutats av avdelningsdirektör Birgitta Hermansson. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog Bo Nilsson, Anci Ungerbäck och föredragande Henrik Andersson, sektion datainsamling och analys.

Med vänlig hälsning



Birgitta Hermansson