



Transportstyrelsen  
Väg- och järnvägsavdelningen

## SHK:s bedömning av Transportstyrelsens rekommendations- svar

---

Statens haverikommission (SHK) publicerade den 3 december 2015 en slutrapport (RO 2015:02) om en olycka med en buss i beställningstrafik på riksväg 27 söder om Tranemo. I rapporten riktade SHK två säkerhetsrekommendationer till Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen har besvarat säkerhetsrekommendationerna och redogjort för de åtgärder som vidtagits eller planeras att vidtas.

Beträffande den första rekommendationen (RO 2015:02 R1) konstaterade SHK i rapporten att den höga bältesanvändningen i bussen sannolikt bidrog till att begränsa antalet personer som skadades allvarligt. Den övre fästpunkten för bussens trepunktsbälten var dock placerad mellan stolarna, vilket innebar att bältets övre del inte hindrade de passagerare som satt i ytterraden, och således hamnade längst ned när bussen välte, från att glida ur bältet med överkroppen. Enligt SHK:s bedömning är det sannolikt att vissa skador hade kunnat undvikas om bältets övre infästning i stället hade suttit närmast fönstret. Mot den bakgrunden rekommenderades Transportstyrelsen att inom ramen för sitt internationella arbete verka för att kraven på bältesinfästningen 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.

Transportstyrelsen anger i sitt svar att det inte finns obligatoriska krav på trepunktsbälten i bussar och att myndigheten för närvarande inte avser att ta initiativ till sådana krav.

Såsom SHK uppfattar regelverket finns det vissa krav på trepunktsbälte i bussar, bl.a. i de främre sätena på det övre däck i ett dubbeldäckt fordon. Dessutom får trepunktsbälten installeras även i situationer där det bara krävs tvåpunktsbälten. Det kan då tyckas olyckligt om bältenas fästpunkter inte placeras på ett optimalt sätt.

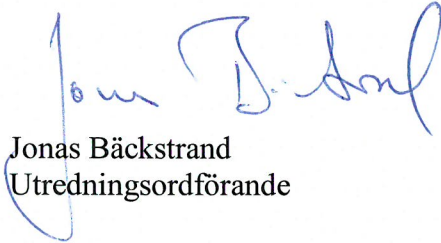
Bestämmelser om fordons utformning är i stor utsträckning internationella. Frågor om säkerhetsbälten i bussar regleras bl.a. i föreskrifter om typgodkännande från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE). Det finns begränsade förutsättningar för Sverige att ensidigt kräva att det internationella

regelverket förändras. Det är också därför som SHK begränsat rekommendationen till att avse att Transportstyrelsen *bör verka för* en förändring. Vidare har samma fråga aktualiserats i ett par av våra nordiska grannländer. Transportstyrelsens svar får uppfattas som att när det bli aktuellt att revidera bestämmelserna om bälteskrav i bussar så kommer Transportstyrelsen även att föra fram synpunkter på placeringen av den övre fästpunkten för trepunktsbälten.

SHK accepterar Transportstyrelsens ståndpunkt och bedömer rekommendationen som omhändertagen (avslutad – tillfredsställande svar).

Beträffande den andra rekommendationen (RO 2015:02 R2) har SHK i slutrapporten kommenterat bussens sidostabilitet och det sätt på vilket stabiliteten testas. SHK uppfattade att testerna genomfördes med olastade bussar och rekommenderade därför Transportstyrelsen att verka för en utveckling av testförfarandet för sidostabilitet för bussar, så att olika lastförhållanden beaktas i syfte att göra testförfarandet mer verklighetsanpassat.

Transportstyrelsen har i sitt svar redogjort för det sätt på vilket sidostabilitetstester genomförs och att detta ska ske vid ett lastningsförhållande som representerar bussens passagerar- och gods kapacitet. Mot den bakgrunden saknas det skäl för SHK att vidhålla sin säkerhetsrekommendation, vilken därför återkallas (avslutad – återkallad).



Jonas Bäckstrand  
Utredningsordförande