

Pressmeddelande

Flera samverkande faktorer bakom Sveg-olyckan

Idag publicerar Statens haverikommission slutrapporten om bussolyckan strax söder om Sveg den 2 april 2017. Tre personer omkom och många skadades allvarligt när en buss i beställningstrafik körde av vägen och välte.

Utredningen har inte kunnat påvisa några brister i vägbanan eller tekniska brister på fordonet som kan ha bidragit till att bussen körde av vägen. Den aktuella vägsträckan är dock en smal tvåfältsväg med smala vägrenar och branta slänter. Slänternas lutning medför en hög risk för vältning med en buss. Trots vägens standard var hastighetsgränsen på sträckan satt till 100 km/tim. Under sådana förhållanden kan ett ögonblick av ouppmärksamhet vara tillräckligt för att en allvarlig olycka ska inträffa. När bussen väl hade kört av vägen var möjligheterna att vidta åtgärder mycket begränsade. Rattmanövern, som utfördes i ett försök att få fordonet upp på vägen igen, ledde till att bussen välte.

Den direkta orsaken till att bussen körde av vägen har inte med säkerhet kunnat fastställas. Den trötthetsanalys som har genomförts visar dock att föraren vid tidpunkten för olyckan med största sannolikhet var påverkad av trötthet på en nivå som innebar stor risk för insomning. Även om det av utredningsmaterialet inte går att dra slutsatsen att föraren faktiskt har somnat gör haverikommissionen bedömningen att det är sannolikt att föraren i vart fall, och åtminstone tillfällighetsvis, har haft en kraftigt nedsatt vaksamhet. Den nedsatta vaksamheten är också en sannolik förklaring till avkörningen. Den låga avkörningsvinkeln är en faktor som stöder denna tes. En låg avkörningsvinkel är nämligen kännetecknande för olyckor som orsakats av en nedsatt medvetandegrad hos föraren.

Utredningen har visat att det aktuella bussföretaget vid tiden för händelsen saknade ett tillräckligt fördjupat och tydligt omhändertagande av riskerna med trötthet och nattarbete. Förarna antogs kunna utföra sitt arbete på ett säkert sätt så länge planeringen uppfyllde gällande arbetstids- respektive kör- och vilotidslagstiftning. Att dessa regler följs utgör dock enligt haverikommissionen ingen garanti för trafiksäkerheten. Det konstateras bl.a. att kör- och vilotidsreglerna inte tar hänsyn till de särskilda riskerna med nattarbete.

Att man inom bussföretaget inte regelmässigt gjorde någon mer fördjupad riskanalys kan förklaras av att det inom vägtransportbranschen, till skillnad från inom

andra trafikslag, inte finns något krav på ett säkerhetsstyrningssystem som generellt omhändertar trafiksäkerhetsrisker i verksamheten.

Flera faktorer har vidare bidragit till att konsekvenserna av olyckan blev så allvarliga. En viktig faktor är att en stor andel av passagerarna, 72 %, inte använde bilbälte vid tidpunkten för olyckan. De tre som omkom satt alla obältade och blev utkastade under olycksförloppet. Bland de passagerare som satt bältade blev bara en person svårt skadad. Utredningen visar således på ett klart samband mellan bältesanvändningen och skadebilden och tydligt på vikten av att använda bälte i buss. En annan faktor som har bidragit till att konsekvenserna blev så allvarliga är att vägens högsta tillåtna hastighet får betraktas som hög i förhållande till vägens trafiksäkerhetsstandard.

Samhällets insatser på olycksplatsen var omfattande och förutsättningarna komplexa. Räddnings-, sjukvårds- och polisenheter från omkringliggande kommuner, län och regioner assisterade i arbetet på platsen. Haverikommissionen konstaterar att samarbetet och samordningen av insatserna fungerade huvudsakligen väl, särskilt mot bakgrund av att det var ett stort antal enheter från olika kommuner, län och regioner inblandade i räddningsarbetet. Haverikommissionen konstaterar dock att det förekom en viss fördröjning i utlarmningen av sjukvårdsenheter och att det i detta avseende finns en potential för förbättringar.

Rapporten innehåller sammanlagt sju säkerhetsrekommendationer varav de flesta riktas till regeringen. Regeringen rekommenderas bl.a. att verka för att de särskilda riskerna med nattarbete beaktas inom ramen för den pågående översynen av EU:s kör- och vilotidsregler och att utreda förutsättningarna för att införa krav på att operatörer inom vägtrafiksektorn ska ha ett säkerhetsstyrningssystem som omhändertar de risker som finns i verksamheten. Dessutom rekommenderas regeringen att utreda förutsättningarna för att införa krav på bältespåminnare och sidokrockkuddar eller motsvarande tekniska lösningar i bussar.

Rapporten publiceras i sin helhet på Statens haverikommissions hemsida www.havkom.se

För frågor vänligen kontakta:

Utredningsledare Alexander Hurtig, 08-508 862 12

Utredningsordförande Helene Arango Magnusson, 08-508 862 19