

Vägen till trafiksäker framkomlighet:

– EU-semitrailers på hal is, igen!

Den som vittjar nyhetskanalerna kan inte annat än sucka. Den sjunde november: drösvis med avåknings på E4 mellan Nyköping och Norrköping. Två dygn tidigare: dussintalet nyanlända EU-semitrailerekipage klarade inte ens de första backarna från färjeläget i Langesund mot Nustad. Tyvärr drar media och myndigheter alla lastbilar över samma kam, trots att storboven i dramat heter vinterfarlig EU-semitrailer med kort dragbil.

Så här med diverse onödiga olyckor i färskt minne, går tankarna till förra vinterns seminarium "Trafiksäkerhetsrisker med EU-trailers på hala vägar". För första gången gavs en samlad bild av kunskaper och erfarenheter om vinterutmaningarna för denna fordonstyp. Bilbärgarnas statistik visade att fastkörning i uppförsbackar stavar EU-trailer. Forskarna berättade samtidigt att lastbilsolyckor med svåra personskador på tuffa vägar blir tre gånger fler när 25 ton gods körs på EU-semitrailer, istället för på lastbil med släpvagn. Lägg till systemeffekten av att det krävs tre EU-semitrailers för att frakta samma godsmängd som två bil och släp. Plötsligt är det lätt att se galenskapen. Från Norge kom resultat från körförsök i långa branta stigningar: om bara väghållaren levererat plogning och halkbekämpning som gör att vägen uppfyller kontrakterat vägfriktionstal på minst 0,25, så kan normalt sett även EU-semitrailers med kort dragbil på stenhårda "plastdäck" klara uppförsbackarna.

Under seminariet förklarade Per Thomson hur hög friktion i vändskivekopplingen, tyngdpunkterna, kort dragbilslängd och ofta lågt tryck på drivhjul ger EU-ekipagen deras usla köregenskaper på hala vägar. Länsförsäkringar visade att trafikskadeärenden numera positioneras spårbart med kartkoordinater, vilket gör det lättare att identifiera onormalt olycksdrabbade platser och omständigheter som ökar olycksrisken. För egen del visade jag hur olycksrisken minskar om asfaltunderhållet tar hänsyn till tunga lastbils behov. Vid det välbesökta seminariet i Karlstad deltog tyvärr inte en enda tjänsteman från Trafikverket. Däremot kom ett 20-tal från norska Statens vegvesen. Efter seminariet införde Norge en ny praxis, som innebär att vid svår halka utfärdas tillfälligt körförbud för EU-semitrailers med kort tvåaxlig dragbil, tills halkbekämpningen är slutförd. Konventionella kursstabila lastbilssekipage däremot, tillåts köra vidare trots ishalka. När kommer likvärdig praxis även i Sverige?

”Det är dags att alla – åkeribranschen själv, media och myndigheter – slutar tala om lastbilar som en homogen fordonstyp.

I somras fick jag, Per Thomson och Sveriges Åkeriföretags teknikchef Mårten Johansson möjlighet att testa ett nytt datorprogram för avancerad lastbilssimulering. Vi gjorde ett dubbelt körfältsbyte på vinterväglag med lägsta tillåtna vägfriktionstal 0,25. Vid 68 kilometer i timmen uppstod fällknivsolycka med fullastad EU-semitrailer. Med olastad semitrailer kom fällknivsolyckan redan vid 61 kilometer i timmen. Tom trailer innebär alltså drygt tio procent sänkt kritisk hastighet. Detta förklarar varför åtta av tio fällknivsolyckor sker med helt eller delvis olastad semitrailer, trots att ekipagen oftast körs med full last. Oavsett lastvikt finns alltså risk för fällknivsolyckor vid hastigheter långt under ekipagets högsta tillåtna hastighet och under alla väghastighetsgränser ner till 60 kilometer i timmen. Det kan tyckas tuft, men frågan är om EU-semitrailerekipagen överhuvudtaget är lämpliga för utomhusbruk på vinterhala nordiska vägar? De tester vi gjorde, bör utvidgas till att även utvärdera säkerhetskritiskt vägfriktionstal. Alltså skapa underlag till beslut om att Trafikverket behöver skärpa kraven på halkbekämpning, så att högre vägfriktionstal än idag måste uppnås.

Det är dags att alla – åkeribranschen själv, media och myndigheter – slutar tala om lastbilar som en homogen fordonstyp, när det gäller fastkörning respektive trafikolyckor! Det är viktigt att skilja på EU-semitrailerekipage respektive lastbilar med eller utan släpvagn.

Kör med insidan.



Johan Granlund är till vardags Chief technology officer – inom vägteknologi på konsultföretaget WSP.



Svensk Åkeritidning har fasta krönikörer.

Årets järngång är Christel Tjomsland – den skrivande föraren med foten i företagavärlden, Johan Granlund – en av landets mest framstående vägexperter och sist men inte minst Marilyn Bellman – storåkaren som blev ledarskapskonsult!

