

Farligt när lastbilar viker sig som fällknivar

Många långtradare utgör en livsfara på svenskaintervägar. Det anser trafikexperter som studerat olyckor med den typ av trailerlastbil som på lördagen orsakade en omfattande olycka på E6 utanför Helsingborg.

– Jag är väldigt frustrerad över att det här ska behöva upprepas hela tiden, säger logistikkonsulten Per Thomson efter att han sett bilder på den långtradare som orsakade olyckan på E6 vid Rydebäck.

Fem lastbilar och två personbilar blev inblandade i seriekrocken som orsakade ett totalstopp i trafiken i fem timmar.

– Långtradaren har fått ”fällkniv” och håller på att svänga helt runt. Först slår den i vägräcket och sen ser man av hjulspåren att den fortsätter glida baklänges, konstaterar Per Thomson när han tittar på André Tajtis bilder från olyckan.



Foto: André Tajtis

Per Thomson har länge studerat hur EU-långtradare uppför sig på svenskaintervägar med is och snöslask. ”Fällkniv” kallas effekten då släpet viker sig mot dragbilen. Samma fenomen orsakade Sveriges hittills största masskrock på Tranarpsbron i norra Skåne 2013.

Då var det tre lastbilar från Mercedes som var på väg norrut som orsakade olyckan. Även där visar helikopterbilder att de hade drabbats av ”fällkniv”, enligt Per Thomson.

71 bilar, främst tunga fordon, var inblandade i masskrocken. Otroligt nog omkom bara en person.

– De här korta dragbilarna har väldigt svårt att klara sig i halt väglag, säger Per Thomson och lägger ut texten om friktionen i kopplingspunkten mot lasten i förhållandet till friktionen i framhjulen och avståndet till hävarmen.

I Sverige tillåts långtradare – en lastbil med släp – på drygt 25 meter. Inom EU får en långtradare vara max 16,5 meter lång, vilket innebär att släpvagnen kopplas till en mycket lättare dragbil. Det kan få katastrofala följder på vägar med is och snöslask.

Per Thomson och hans kollega Johan Granlund, vägteknikexpert på WSP, har i flera år försökt få politiker, lastbilstillverkare och branschorganisationer att se allvaret med "fällknivsoluckyor".

"Borde stoppas vid klass 1-varning"

Förra året presenterade de en uppsats på temat vid en internationell konferens på Nya Zeeland. Tyska lastbilstillverkaren MAN visade intresse. Målet är att få EU att ändra sina regler för så kallade semitrailerekipage.

– Att påverka EU är det stora problemet, konstaterar Per Thomson.

Han efterlyser också bättre statistik om "fällknivsoluckyor" i Sverige. Idag särskiljs inte olyckor med trailerekipage från olyckor med svenska lastbilar med släp.

I väntan på nya EU-bestämmelser ser Per Thomson bara en lösning.

– Vi de tillfällen det är dåligt väglag, när man går ut med klass 1-varning, då borde inte de här bilarna få köra, säger Per Thomson.

✉ **Per Lärka** (per.larka@svt.se)

Publicerad: 8 januari 2017 19.33

Uppdaterad: 8 januari 2017 19.36

SÅ ARBETAR VI PÅ SVT NYHETER

SVT:s nyheter ska stå för saklighet och opartiskhet. Det vi publicerar ska vara sant och relevant. Vid akuta nyhetslägen kan det vara svårt att få alla fakta bekräftade, då ska vi berätta vad vi vet – och inte vet. [Läs mer](#)