

Vad händer med regeringsuppdraget om EU-trailers?

Per Thomson & Johan Granlund, nätverket Vetenskap och Erfarenhet i TrafiksäkerhetsArbetet (VETA)

Inte mycket har hörts sedan Transportstyrelsen fick uppdraget att utreda lämpligheten för **EU-semitrailerekipagens** (kallas ofta **EU-tradare**, eller som nedan **EU-trailer**) på halt nordiskt vinterväglag. Flera mycket allvarliga olyckor hände under den förra vintersäsongen. I Sverige, Norge och Finland var EU-trailers inte vanliga förrän Europeiska Unionen med början år 2004, började sin successiva utvidgning med införlivande av forna öststater.

Det som verkligen väckt reaktion är den förändrade och tilltagande olycksrapporteringen, där media på bild visar att olycksfordonen märkligen ofta är av typ EU-trailer. En naturlig fråga blev: *'Ska inte ansvariga myndigheter vakna upp och slå larm om EU-trailerns vansinnigt felaktiga måttbestämmelser?'* En artikel i en svensk lastbiltillverkares kundtidning beskrev hur ett elektroniskt antisladdsystem skulle lösa problemet med fällknivsolyckor. Även om lösningen är diskutabel, innebär detta i alla fall antligen ett erkännande av att fordonskombinationen har ett inbyggt trafiksäkerhetsproblem.

Men det räcker inte med elektroniska *'patchworks'*. För att ge robust säkerhet måste först olyckstriggande grundläggande mekaniska förhållanden rättas till. Den mest olyckliga EU-begränsningen är att en semitrailerkombination inte får vara längre än 16,5 meter. I USA används nästan enbart semitrailerekipage. Där tillämpades tidigare en liknade begränsning av totallängd. USA övergav den redan 1982. Tack vare detta sjönk olyckstalen kraftigt, vilket visats av [D.M. Freund \(2010\)](#) vid HVTT11-symposiet i Melbourne. I USA begränsas sedan 1982 alltså enbart trailerns längd, inte längd hos hela kombinationen inkl. dragbilen. Sverige har en Europa-unik möjlighet att med statistik över verkligt olycksutfall, kunna påvisa att olika fordonskombinationer har dramatiskt olika olycksmönster och olycksfrekvens. Nuvarande EU regelutformning är snarare grundad i politiska åsikter med syfte att begränsa landsvägstransporter till förmån för järnvägstransporter, snarare än grundat i fakta om olycksbenägenhet och hur fordonskombinationers konstruktion påverkar kördynamiken.

Ska Sverige då bemöda sig att ta strid i EU för att ändra längdreglerna? **-Ja absolut**, är vårt svar. Vi grundar svaret på följande:

- Handeln inom EU ger stadig ökning av transporter. Allt fler utländska lastbilar kommer till Sverige. I synnerhet vintertid försämrar dessa halkkänsliga EU-trailers säkerheten på vägarna.
- Vårt land är inte låst av EU-direktiv när det gäller inrikestransporter. Trots detta har det blivit allt vanligare att även svenska åkare väljer korta dragbilar av EU-typ, **även till ekipage som är betydligt större än EU-tradaren med dess 40 ton och 16,5 m**. Detta kan ge mycket trafikfarliga konfigurationer, vilket tydligt illustreras av den svåra olyckan våren 2015 med en s.k. linkkombination på en bro på E22 utanför Gamleby. Varför väljer då allt fler svenska inrikesåkare trafikfarliga ekipage? Kan det vara så att andrahandsvärdet för en dragbil som kan säljas inom hela Europa värderas högre än trafiksäkerhet? Har ansvarig myndighet som utfärdar gällande måttnormer missat något här?

Ett viktigt utredningsresultat från Transportstyrelsen bör vara att lyfta fram lösningar för att förbättra chaufförernas kompetens, och detta särskilt för förare från andra länder som ska köra i Sverige och övriga Norden. Att ställa upp och säkerställa en sådan utbildning från andra EU stater kommer inte att bli lätt, då vår egen svenska förarutbildning för tunga fordon märkligen nog helt saknar krav på halkkörning.

En viktig skillnad mellan semitrailer- och släpvagnskombinationer, är att en del av semitrailerns bruttovikt vilar på dragbilen. Vid en undanmanöver påverkar endast dragbilens tjänstevikt den förändrade kursriktningen, ibland så lite som 18 procent av kombinationens hela bruttovikt. Dragbilens 'last' utgörs av semitrailern, som med sin tröghet vill fortsätta i ursprunglig kurs. Detta ger problem särskilt vid halt väglag. Till detta skall läggas friktionsfenomen i själva ledpunkten mellan dragbilen och trailern, vilka ibland kan vara farligt nyckfulla. EU-trailern har alltså ett trafiksäkerhetsmässigt underläge i jämförelse med en större och effektivare släpvagnskombination. Detta gäller särskilt vid vinterväglag där både hal vägbana och moddsträngar samt snövallar spelar in. Ojämnheter i vägbanan försvårar problematiken ytterligare.

Ju längre hjulbas desto större möjlighet att styrhjulen får bestämma färdriktningen. Liknande mekanik ligger bakom att med ett längre spett får du mer kraft att bryta upp ett stenblock, än med ett kortare spett. Vid väglag med låg friktion mellan styrhjul och vägbana är det av yttersta vikt att styrhjulets kontakt mot vägbanan har förmåga att övervinna trögheten i vändskivekopplingen, samt girmotståndet hos bakaxelgruppen. Avståndet från styrhjul till vändskivekopplingen är proportionellt mot dragbilens hjulbas. Att hjulbasen har avgörande betydelse för EU-trailerns styrbarhet på halt väglag, det har vi visat med både dynamiska analyser och fullskalig demonstration på halkbana.

Om den av regeringen tillsatta utredningen har detta klart för sig, bör utredarna även se över reglerna för 25,25 m kombinationer för s.k. link-ekipage. Idag kan tyvärr en kort EU-dragare med låg bruttovikt användas för sådana kombinationer, genom att kombinationen i övrigt ger möjlighet till viktkompensation med fler axlar efter dragbilen. Om modulregelverkets lastenheter ska rymmas inom 25,25 m, ges inte möjlighet att använda en säkrare längre dragbil. En rekommendation bör vara att dragbilar ska ha minst 5,3 m totalt axelavstånd. Det blir då nödvändigt att anpassa modulkombinationens totala längd till minst 26,5 m. Används ändå korta dragbilar av EU-typ, detta oavsett typ av trailerkombination, bör dessa inte tillåtas för högre bruttovikt i Sverige än vad de tillåts för inom EU, dvs 40 alternativt 44 ton. För att förhindra trafik med kombinationer som har trafikfarlig lastfördelning, bör Sverige dessutom införa samma regel som finns i Norge och Danmark, en begränsning av släpfordons aktuella bruttovikter till max 1,5 gånger bilens aktuella bruttovikt.

Dessa åtgärder kommer att signalera till EU att reglerna för EU-trailerekipagens mått och vikt har stor betydelse för trafiksäkerheten. **Utan att först ha sett om sitt eget 'hus', ska man inte räkna med att EU lyssnar.**

2019-12-16

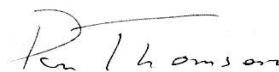


Foto: Peter Norén