



Vägen till trafiksäker framkomlighet:

– Så kan bra vinterfett förebygga olyckor på ishal väg

Snart knackar vintern på hyttddörren. Som vanligt lär det inte dröja länge förrän vägarna blockeras av kontinentala långtradare. I fjol, under en ynka vintervecka, stoppade ett hundratal EU-semitrailerrekippage trafiken i Nordnorge sedan de fastnat i motlut, eller – ännu farligare – sladdat av vägen.

Även svensk bärgningsstatistik visar att trailerdragarna är inblandade i betydligt fler vinterolyckor än vad deras andel av trafikarbetet motiverar. Samma bild ger försäkringsbolaget IF som ser en mer än fördubblad ökning av motpartsolyckor med EU-trailerdragare, jämfört med lastbil med släpvagn.

Mycket har skrivits om dåliga däck, om fordonens skick och förarnas dåliga kunskap om bland annat retarder och motorbroms. Men hur är det med lastbilstypen i sig? Trailerdragaren dominerar den internationella trafiken i EU. Varför är då trailerdragaren så vinterfarlig, jämfört med ett typiskt svenskt eller finskt fjärrekipage – alltså en lång lastbil med släpvagn?

Orsakerna är flera. EU-fordonet har bara en kopplingsled, medan det svenska fordonet har två leder. Den "svenska" ledkonstruktionen har betydligt lägre friktion än trailerrekippages koppling. Mycket av EU-trailerns lastvikt förs över till dragbilen via en vändskiva – som kan ge stor tröghet. Att jämföra med den svenska släpvagnen, som själv bär all sin lastvikt. Dragbilens chassi och framhjul kan också lätt nicka bakåt, eftersom vändskivan typiskt inte är dämpad. Risken är då stor att bilen "surfar" upp på tjock snömodd, vilket kan leda till slaskplaning.

Detta för oss till en annan stor nackdel. Den korta hjulbasen. När is, snö, vatten och ojämnheter ger dåligt fäste för dragbilens framhjul – styrhjulen, är det viktigt att lastbilen har lång hjulbas för att balansera de girmoment som en trög kopplingsanordning överför från trailern. Problem uppstår i synnerhet vid tvära filbyten och vid kurvtagning, men också när dragbilen ibland kastar till i sidled – till exempel på en spårigt deformerad och klen byggd väg. Riktigt spännande blir det med lasten felaktigt långt bak på semitrailern.

På hal väg och med vintertrög vändskivkoppling kan det räcka med en mild inbromsning för att det ska sluta lika illa som när en motorcyklist framhjulsbromsar hårt på lösgrus. Fenomenet när dragbil och trailer viker ihop sig kallas internationellt för Jack-Knife (fällkniv) och är vanligt vid bromsning på regnvåt asfalt som blöder eller har polerats slät av gummidäck utan dubbar som kan rugga fram bra vägfriktion.

Förvånande är att samtliga vändskivfetter jag tittat på saknar tröghetsdeklaration för temperatur under plus 40 grader! Med andra ord – tillverkarna fokuserar på vattentålighet och klubbighet sommardag, snarare än på smörjförmåga i sträng kyla. Det säger sig självt att vändskivfett som vid minus 25 grader betar sig som kontaktlim innebär direkt trafikfara. Erfarna nordiska traileråkare

väljer vändskivfett noga, men vilken sydeuropeisk åkare letar fram ett bra vinterfett? Det här blir något att oroa sig för i vinter, varje gång jag med familjen i bilen möter en EU-trailer på väg in i, eller ut ur, en felbyggd ytterkurva där obefintlig lutning innebär hög risk för överraskande fläckvis ishalka.

På tal om kurvor... Laserskanning av Bävervägen 331 och Riskväg (!) 90 i Ådalen visar att det inte är längre än i snitt en kilometer mellan olika trafikfarligt horisontella vägytor som helt saknar avrinning för isbildande regn- och smältvatten. Och det finns mängder av liknande vägar i vårt land.

Frågan är om det etiskt är okej att EU-trailers vintertid trafikerar vägbanan vars geometri/lutning inte förvaltas målmedvetet och med modern vägteknik?



Skärningstendenser i glidytan hos en av de tre trailers som först krockade på Tranarpsbron i vintras.



Foto: Per Thomson

Kör med insidan

PS. Tack till alla er som kommenterade krönikan om boggilyft. Särskilt tack till Per Thomson som kommit att medverka till denna krönika.

Johan Granlund är till vardags teknikchef inom vägteknik på Vectura. Tidigare i år tilldelades han Nordiskt Vägforums pedagogiska pris.



Svensk Åkeritidning har nu fasta krönikörer.

Årets järgång är Christel Tjomsland – den skrivande föraren med foten i företagavärlden, Johan Granlund – en av landets mest framstående vägexperter, och sist men inte minst säljesst Björn Strid!