

OLYCKOR MED DÖDLIG UTGÅNG TUNG LASTBIL INBLANDAD, ÅR 2018

2019-05-17



OLYCKOR MED DÖDLIG UTGÅNG

Tung lastbil inblandad, år 2018

KUND

TRANSPORTFÖRETAGEN

Transportföretagen

Box 5384

109 02 Stockholm

Tel: +46 8 762 71 00

info@transportforetagen.se

<https://www.transportforetagen.se/>

KONSULT

WSP Samhällsbyggnad

Bergmästaregatan 2

WSP Sverige AB

791 30 Falun

Besök: Bergmästaregatan 2

Tel: +46 10 7225000

<https://www.wsp.com>

UPPDRAGSNAMN

Tung lastbil dödsolyckor 2018

UPPDRAGSNUMMER

10283241

FÖRFATTARE

Jenny Norén

DATUM

2019-05-17

ÄNDRINGSDATUM

Granskad av

Melissa Melin

Godkänd av

Anders Josefsson

KONTAKTPERSONER

Anders Josephsson, Näringspolitik, public affairs

anders.josephsson@transportforetagen.se

Tel: 070-299 77 67

Jenny Norén, WSP Samhällsbyggnad

jenny.noren@wsp.com

Tel: 010-722 51 27

INNEHÅLL

1	SAMMANFATTNING	4
2	OLYCKOR I TRAFIKEN ÅR 2018	5
3	DJUPSTUDIER, POLISRAPPORTER	10
3.1	METOD	10
3.2	TID OCH VÄGLAG	11
3.3	VÄGTYP	13
3.4	TYP AV OLYCKA	14
3.5	FÖRARE, FORDON OCH FORDONSFEL	15
4	ANSVARSFÖRDELNING	16
5	ANALYS OCH DISKUSSION	17
5.1	HASTIGHETEN DÖDAR?	17
5.2	MINDRE LANDSVÄGAR ÄR FARLIGA	18
5.3	OSKYDDADE TRAFIKANTER	18
5.4	HÖGRE OLYCKSTAL I VÄSTRA GÖTALAND	19
5.5	MER KONSEKVENT INFORMATION I STRADA	22
6	KÄLLHÄNVISNINGAR	23

I hela rapporten syftar ”olyckor” till de trafikolyckor med dödlig utgång som haft tung lastbil inblandad och skett under år 2018 samt återfinns i den officiella statistiken.

1 SAMMANFATTNING

2018 inträffade många trafikolyckor med dödlig utgång, en negativ trend för trafiksäkerheten. Olyckor med tung trafik ger ofta stora konsekvenser på skadegraden och är inblandade i svåra olyckor. Åkerinäringen och trafikbranschen i stort arbetar ständigt målmedvetet för att förbättra arbetsmiljövillkor och säkerheten för sina anställda som har sin vardag på vägarna. Transportföretagen har därför tagit initiativ till en utredning runt de dödsolyckor som skett med tung lastbil inblandad under 2018 för att förstå dessa olyckor bättre och kunna rikta sitt trafiksäkerhetsarbete i framtiden.

Av det totala trafikarbetet i Sverige (2017) utgör 80 % trafik med personbil och 17 % trafik med lastbil, övriga få procent avser buss och mc. Av de omkomna i trafikolyckor under 2018 har cirka 20 % relaterats olycka där tung lastbil varit inblandad, således överensstämmer andelen olyckor med trafikarbetet. Av de 325 personer som omkom relateras 70 personer till dessa lastbilsolyckor.

61 olyckor registrerade i olycksdatabasen Strada som dödsolyckor med tung lastbil inblandad, ingår i den officiella statistiken. Ett urval av dessa, 25 stycken, har studerats mer ingående. Något att ta i beaktande är att ett urval om 25–61 olyckor är ett mycket litet underlag för att kunna säkerställa statistiskt och resultaten kan därvid variera kraftigt.

Slutsatser att kunna ta i beaktande är att dödsolyckorna främst händer på mindre, smala landsvägar, utom tätbebyggt område, där hastighetsgränsen är 70 eller 80 kilometer i timmen. På dessa vägar ligger oftast den faktiska medelhastigheten betydligt lägre än den högsta tillåtna, ofta så låg som 45-50 km/tim. Hastigheten i sig är således inte en avgörande faktor för olyckan, utan andra omständigheter har högre påverkan för olyckan, exempelvis vägbredd, siktsträckor och vägens utformning avseende räcken, underhåll, avsaknad av vägren mm.

Flera olyckor har även inträffat under backning med lastbil, på industrier, terminaler, verkstad eller vid vändning i tätort och då i kollision med oskyddad trafikant. Här kan inte enbart lastbilsföraren ställas till ansvar, även om det juridiskt ligger ett högt ansvar på backande förare. I flera av fallen har gående varit på fel ställe (arbetsplatser) eller gått ut på gatan utan att lämna hänsyn (gått mot rött eller kört fordon på gångbana).

Enbart vid ett fåtal olyckor har lastbilschauffören som ensam ansvarig för olyckan (kap.4). I dessa olyckor handlar det om två direkta fordonsfel, där föraren ytterst är ansvarig, samt ett två fall av singelolyckor där föraren varit bälteslös samt en olycka under utryckningstrafik (räddningstjänst).

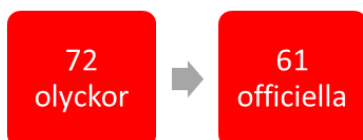


2 OLYCKOR I TRAFIKEN ÅR 2018

Många personer har varit inblandade i trafikolyckor och skadegraden har varierat under år 2018. Även närstående blir drabbade av olyckor och dödsolyckor är tragiska. Trafiksäkerhetsarbetet Nollvisionen strävar efter att ingen ska dödas eller svårt skadas i trafiken. År 2018 omkom 324 personer i vägtrafiken. Det är 72 personer fler än föregående år.

I denna rapport har WSP fokuserat på olyckorna, fordonstyper och själva olyckshändelsen, inte de individer som på något sätt varit inblandade i olyckorna. I rapporten är olyckor avkodade från möjligheter att spåra tillbaka till person, det har inte varit avsikten att granska olyckor på individnivå.

Under år 2018 inträffade 72 vägtrafikolyckor med dödlig utgång som hade tung lastbil inblandad i händelsen.



11 olyckor har direkt plockats bort från vidare studier, de omfattas inte av den officiella statistiken. I dessa har andra orsaker än trafikolycka inverkat på händelsen i sådan omfattning att det inte är trafiken som är den primära orsaken till händelsen. Exempel på sådan händelse är plötslig sjukdom och bekräftade självmord. Således är 61 trafikolyckor från 2018 med dödlig utgång som ligger till grund för djupare analyser i rapporten.

Nedanstående län har inte någon rapporterad officiell trafikolycka med dödlig utgång och tung lastbil för 2018:

- Blekinge län
- Gotlands län
- Gävleborgs län
- Södermanlands län
- Västmanlands län

För att få en överblick var trafikolyckorna inträffat har dessa delats upp i län efter geografisk plats de inträffat på. I södra Sverige är trafikarbetet högre än i norra och i Göteborg och Malmö finns stora hamnar för transfer mot omvärlden, med ett högre antal körda kilometer med godstrafik på lastbil.

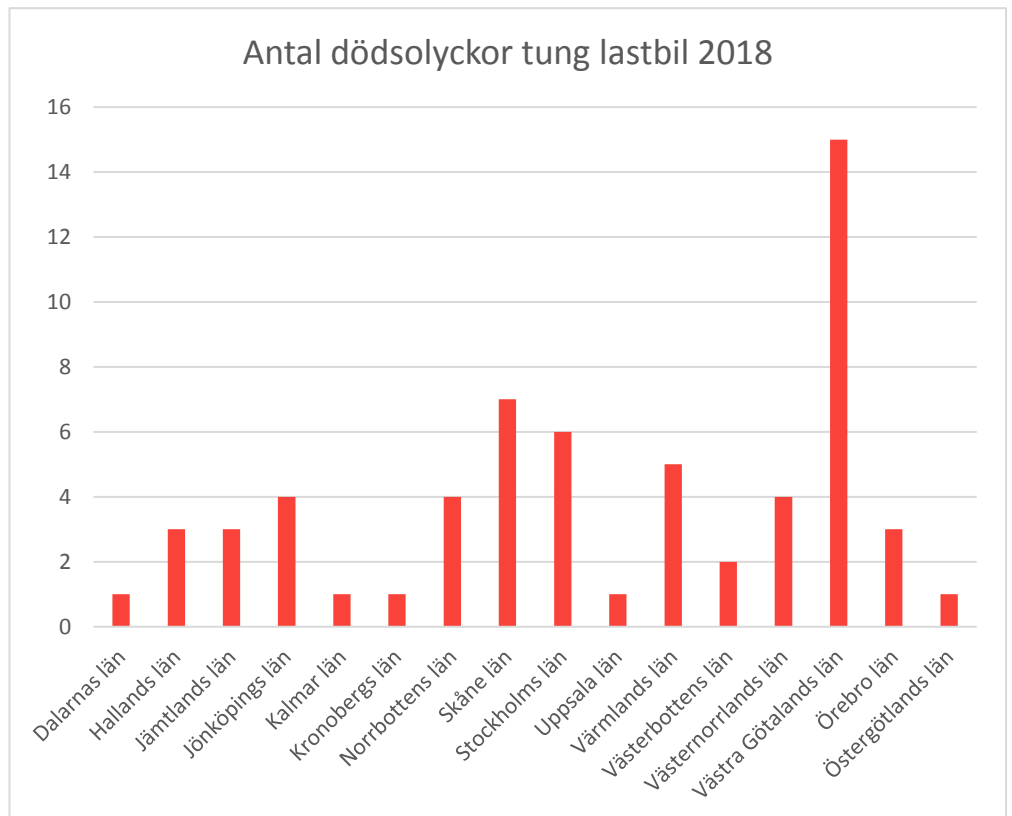


Diagram 1 Antal dödsolyckor med tung lastbil, 2018, fördelat på geografisk plats

För att visa omfattningen på antal dödade och svårt skadade personer sammanfattas dessa i tabell 1 och diagram 2. Under år 2018 har 70 personer omkommit och 6 personer har blivit allvarligt skadade till följd av trafikolycka med tung trafik inblandat.

Tabell 1 Antal personer inblandade i dödsolycka med tung lastbil 2018, skadegrad

Skadegrad	Antal personer
Död	70
Allvarligt skadad	6
Måttlig skadad	17
Lindrigt skadad	18
Okänd skada	8
Oskadad	48
Totalt antal personer	167

Även antalet dödade och svårt skadade har delats upp på län för att visa omfattningen mer geografiskt. Även här ligger Västra Götalands län högst i omfattningen.

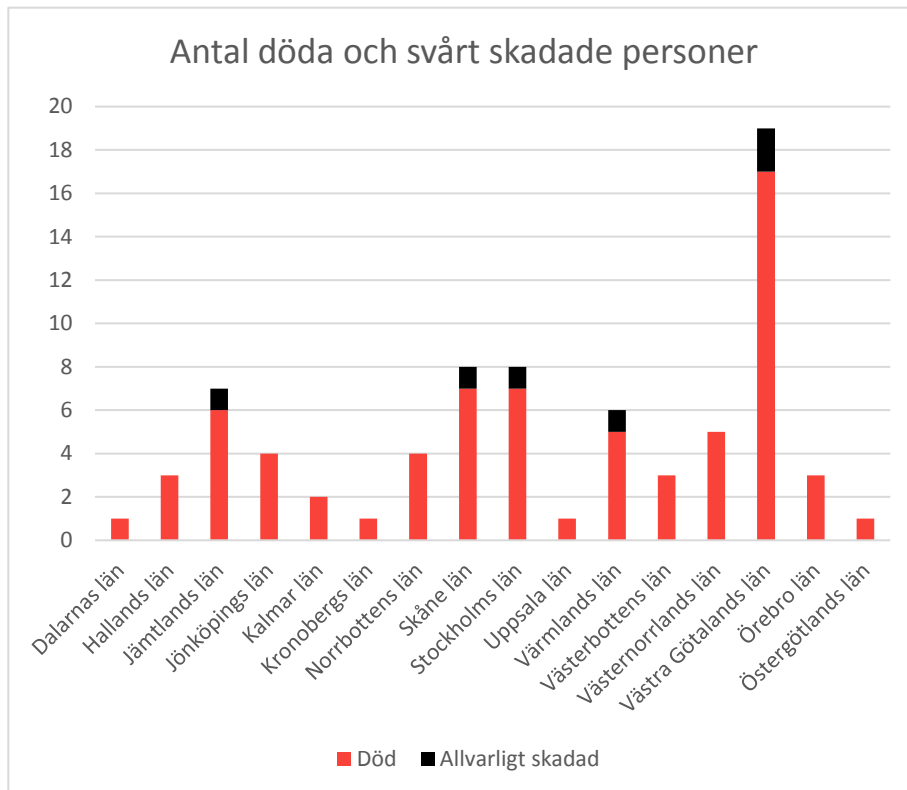


Diagram 2 Antal personer inblandade i dödsolycka med tung lastbil, 2018, fördelat geografiskt på län

För att få en grov indikation på vilken typ av olycka som inträffat har olyckstyper klassificerats i enlighet med diagram 3. Här påvisas tydligt sambandet mellan de fysiska krafterna vid en mötesolycka och den dödliga utgången.

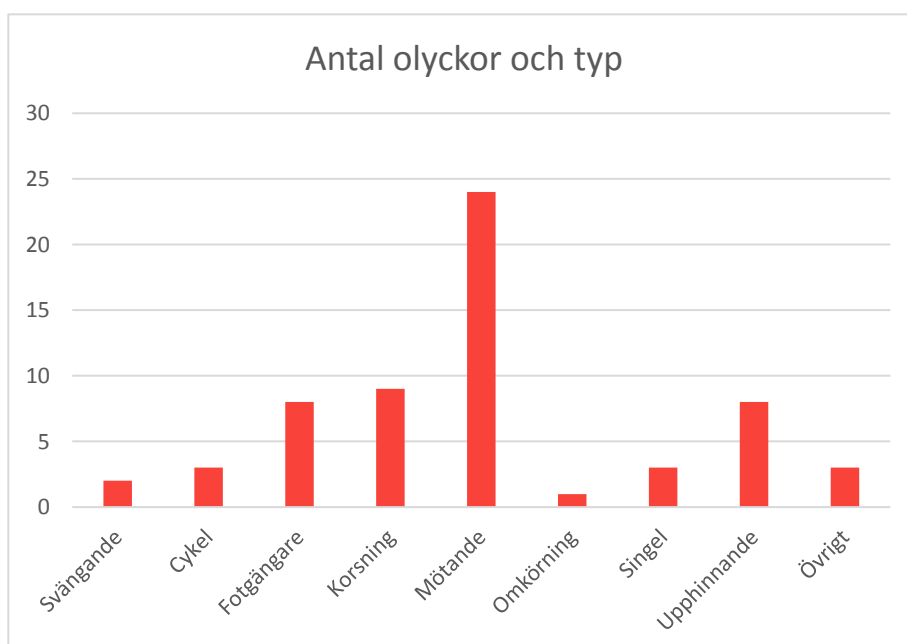


Diagram 3 Fördelning på typ av olycka och antalet för dödsolyckor med tung lastbil, 2018

De allra flesta dödsolyckorna, nästan 40 %, utgörs av mötesolyckor. Hälften av dessa mötesolyckor har inträffat på smal mindre landsväg, där vägbredden är mindre än 7 meter. I 20 % av olyckorna har oskyddade trafikanter, gående eller cyklande, varit inblandade.

Var har då dessa olyckor inträffat om man ser till väghållare? Är det statliga, kommunala eller enskilda vägar? Vid rapportering in i olycksdatabasen Strada finns detta som en obligatorisk parameter att fyllas i av polisen. Vid djupare studier av olyckorna har det dock konstaterats att här finns en felkälla. Dessa data är dock de som är inrapporterade i olycksdatabasen Strada, tabell 2:

Tabell 2 Vem som är väghållare där dödsolycka med tung lastbil inträffat 2018 (Strada)

Väghållare	Antal dödsolyckor
Statlig	50
Kommunal	9
Enskild	0
Okänd	2
Totalt	61

Exempelvis vid trafikplatser och korsningar mot rampanslutningar mot riksväg eller E-väg har statlig väghållare anmälts, trots att det varit kommunalt. Några olyckor har inträffat på enskilt vägnät, där har "okänt" eller "statlig" använts. Här kan avsevärda förbättringar göras i rapporteringsunderlaget som registreras in i Strada, den nationella olycksdatabasen som hanteras av Transportstyrelsen men inrapporteringen sker av polisen för olyckan och av sjukvården på individnivå.

Även i hastighetsrapporteringen finns det felkällor. I diagram 4 nedan har sambandet mellan den högsta tillåtna hastigheten på vägen och antal olyckor som inträffat sammanställts.

Hälften av dödsolyckorna har inträffat på vägar där hastighetsgränsen är 70 eller 80 km/tim. I norra Sverige har ofta de mindre länsvägarna högre hastighet än i södra Sverige, således finns det även flera olyckor representerade i den högre hastighetsgruppen som härrör till mindre länsväg.

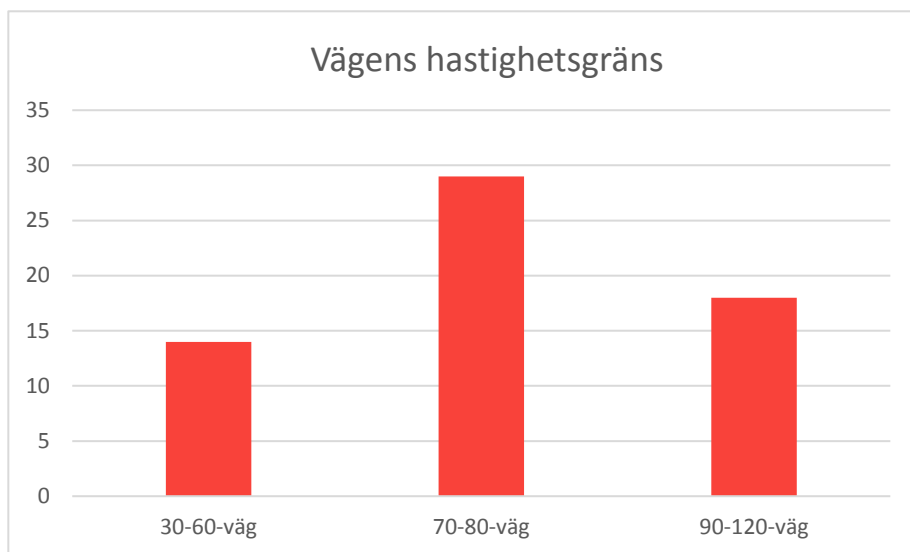


Diagram 4 Hastighetsgränser på vägarna där dödsolyckan med tung lastbil inträffat

Fördelar vi olyckorna på veckodag samt hastighetsgränser på vägen (diagram 5) ser vi även att de flesta olyckorna inträffar på vardagar, det totala trafikarbetet är högre på vardagar än på helger.

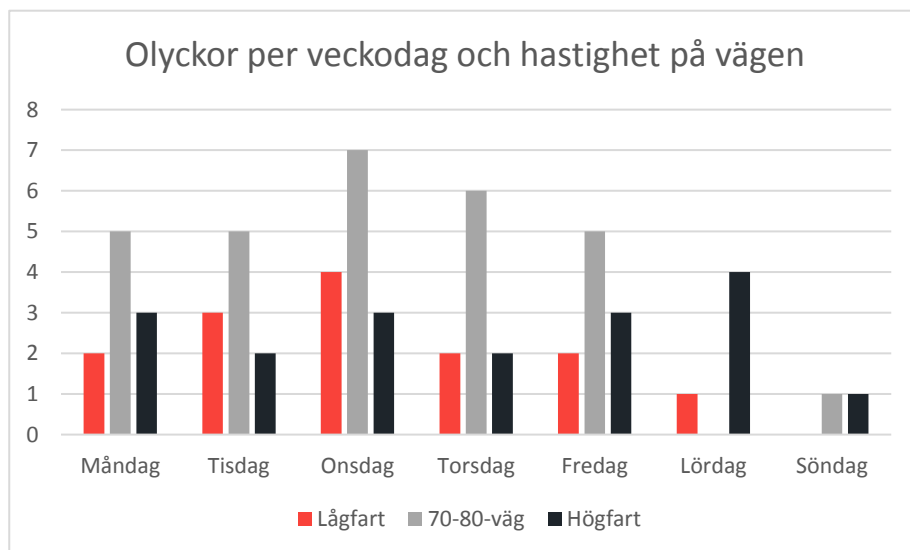


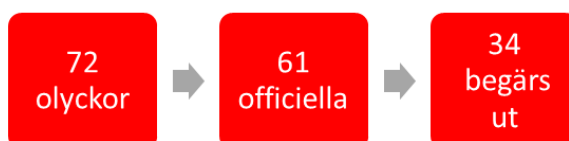
Diagram 5 Dödsolyckor med tung lastbil, 2018, fördelat på veckodag och hastighetsgräns

3 DJUPSTUDIER, POLISRAPPORTER

3.1 METOD

För att mer ingående få underlag för att förstå olyckor med tung lastbil inblandat begärde WSP ut handlingar från polisen av de olyckor som via Strada påvisade oklara omständigheter och där ansvarsbördan kunde förväntas ligga på lastbilschauffören som var inblandad i olyckan.

Ett slumpmässigt urval (lottning) gjordes även för att få alla polisregioner representerade. Syftet med detta var att mer djupgående ta del av underlag som sammanfattas och registreras av polisen i Strada. 34 olyckor begärdes ut via brev till registratören för polisregionen (bilaga 1).

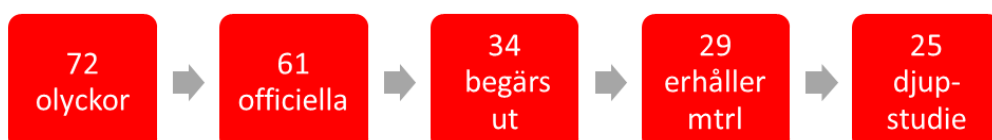


Polisregionerna har valt olika sätt och olika sekretessgrader för att lämna ut handlingar, något som är helt korrekt ur ett förvaltningsperspektiv. I inget av fallen har personuppgifter lämnats ut, av hänsyn till de drabbade av olyckan. Dessa bör sekretessbeläggas vid utlämnande av handling. För denna djupstudie har det inte funnit intresse att gå ner på individnivå, utan händelseförlopp och typ av fordon har varit i fokus.

Av de 34 begärda olyckorna är fem olyckor belagda med förundersökningssekretess och dessa har inte polisen lämnat ut då utredningar fortfarande pågår. Ansvariga för dessa är åklagaren.

De mer djupgående analyserna har utgått från det material WSP har kunnat få ut från polisen. Då många handlingar är till stor del sekretessbelagda och underlagets omfattning har varierat kraftigt, beroende på vilken polisregion som olyckan inträffat i.

För 25 olyckor erhöles material från polisen. Ungefär hälften innehöll mer material än vad som redan kunnat återfinnas via Strada. Två av olyckorna erhöil vi helt kompletta utredningar från, men med personuppgifter borttagna. En mer ingående studie av dessa 25 olyckor har skett och slutsatser nedan grundas på erhållet material från polisen. Urvalet är relativt litet och således är inte de statistiska fördelningarna säkerställda, men kan ge en viss indikation på olyckstillfällena.



Om en olycka har resulterat i ett dödsfall eller en svår skada kan enbart ha med slumpen att göra. Därför är de svårt skadade personerna med i nedanstående diagram som visar personer.

3.2 TID OCH VÄGLAG

När händer det flest dödsolyckor med tung trafik inblandat? Rent spontant svarar många natten, dåligt väglag och ruskigt väder. I studien har det visat sig att det är helt tvärt om, vid dagsljus, goda förhållanden och mitt på dagen. Av dessa har merparten olyckor inträffat under dagsljusförhållanden, enbart fem under mörker eller skymning. Här överensstämmer det officiella olycksmaterialet väl med det djupstuderade, (diagram 6).

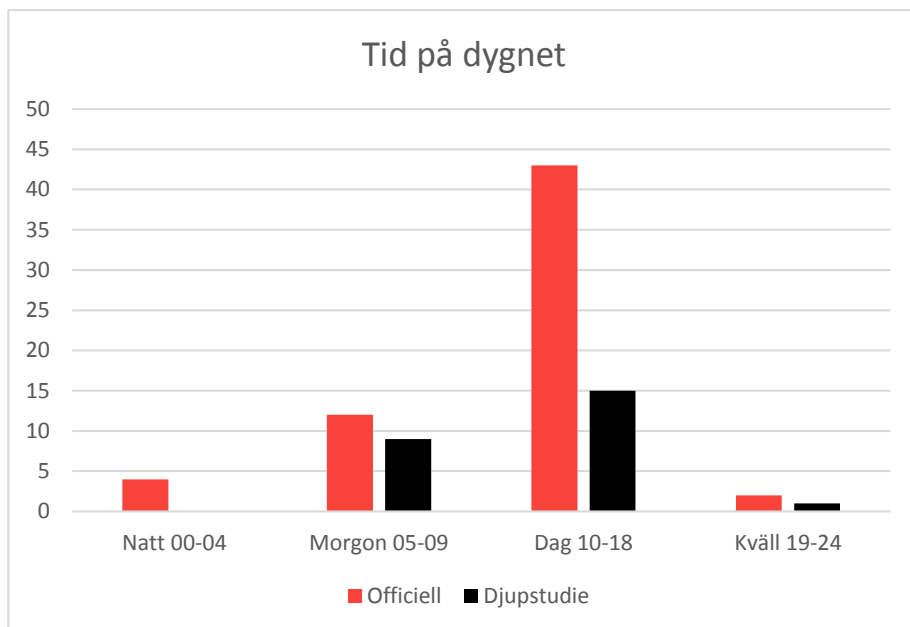


Diagram 6 Dödsolyckor med tung lastbil, tid på dygnet.

Kategorin *dag* är fler timmar och innehåller således längre tidsperiod, men avsikten här är att kategorisera typen av övrig trafik på vägnätet.

Morgonrusningen ligger oftast runt klockan 07 och var särskilt intressant att beakta, därav *morgon*. Kategorin *natt* avser den perioden som mycket få oskyddade trafikanter rör sig i trafiksystemet.

Har veckodagen något samband med inträffade olyckor? Under helger är det totala trafikarbetet lägre i Sverige än på vardagar. Detta speglas även i antal

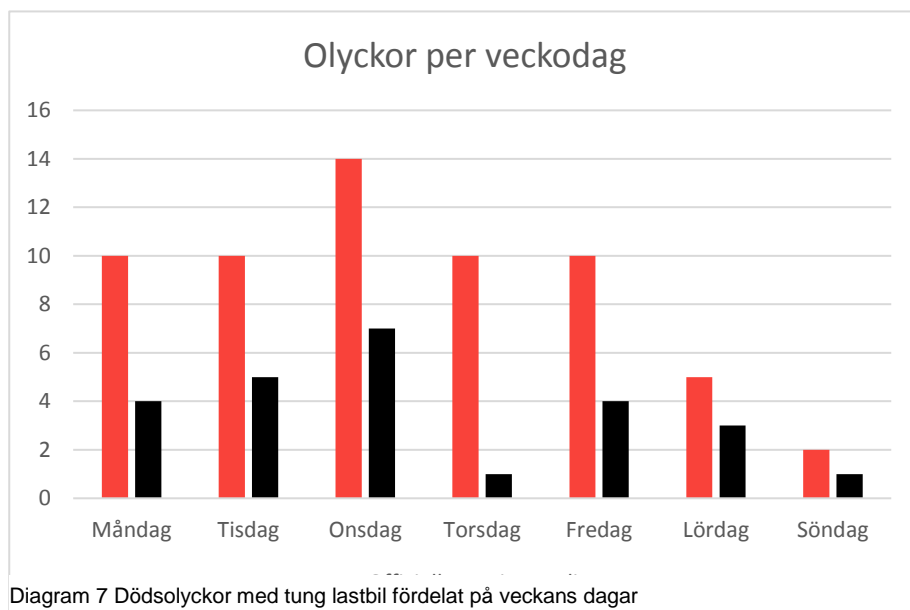


Diagram 7 Dödsolyckor med tung lastbil fördelat på veckans dagar

olyckor per veckodag. Diagram 7 nedan visar såväl de officiella olyckorna som de djupstuderade. Vardagar sker fler olyckor och onsdagar tenderar vara något högre. Söndagar är den minst olycksbenägna dagen.

Då återstår faktorn väder och ljusförhållanden att beakta. Vid hälften av de ingående studerade olyckorna, 12 stycken, har det varit torrt väglag, övriga har det varit sämre förhållanden med blöt, isig, snöig eller moddig och slaskig vägbana. Någon detaljerad beskrivning av väglag eller ljusförhållanden görs inte i rapporten, utan väglaget kategoriseras i tre samlingsbegrepp, torr eller våt vägbana och vinterväglag och ljusförhållanden kategoriseras i ljust och mörker som innehåller gryning och skymning (dåliga ljusförhållanden).

I tabellerna 3 och 4 nedan beskrivs förhållandet mellan väglag, tid på dygnet och ljusförhållandet (hänsyn taget till årstid) för såväl urvalet som för de officiella olyckorna. Andelen av de olika sambanden överensstämmer relativt väl och kan därmed anses vara representativt.

Tabell 3 Fördelning av antal dödsolyckor med tung lastbil, officiell statistik

Ljusförhållande	Ljust			Mörker			S:a	Andel	
	Vägbana	Våt	Torr	Vinter	Våt	Torr			Vinter
morgon		1	6	3		2		12	20%
dag		8	25	8			2	43	70%
kväll				1		1		2	3%
natt					3		1	4	7%
Antal olyckor		9	31	12	3	3	3	61	
Ljusförhållande				52			9		
Vinterväglag				12			3	15	25%

Tabell 4 Fördelning av antal dödsolyckor med tung lastbil, djupstuderade olyckor

Ljusförhållande	Ljust			Mörker			S:a	Andel	
	Vägbana	Våt	Torr	Vinter	Våt	Torr			Vinter
morgon		1	2	2			2	7	28%
dag		4	9	2			1	16	64%
kväll						1		1	4%
natt							1	1	4%
Antal olyckor		5	11	4	0	1	4	25	
Ljusförhållande				20			5		
Vinterväglag				4			4	8	32%

Således är det dagsljus och goda förhållande på väglag när merparten av olyckor inträffar. (Sommaren 2018 var extremt torr, vilket kan ha påverkat detta utfall och indikera de få olyckorna för våt vägbana och mörker.)

3.3 VÄGTYP

Var inträffar då dödsolyckor med tung lastbil inblandat? De allra flesta sker på mindre, smala landsvägar, där hastigheten är 70–80 km/tim, diagram 8.

Ett par av olyckorna som djupstuderats har inträffat på det vägnät som använts för omledning av trafik då den vanliga färdvägen är avstängd (pga. olycka, vägarbete etc.) och trafiken leds om.

De dödsolyckor som skett på gata eller industri mm har det gemensamma händelseförloppet att det är oskyddade trafikanter som dödats, sju personer. En stor andel av dessa är äldre med rollator eller utgör personal i terminaler och verkstäder, rena arbetsplatsolyckor.

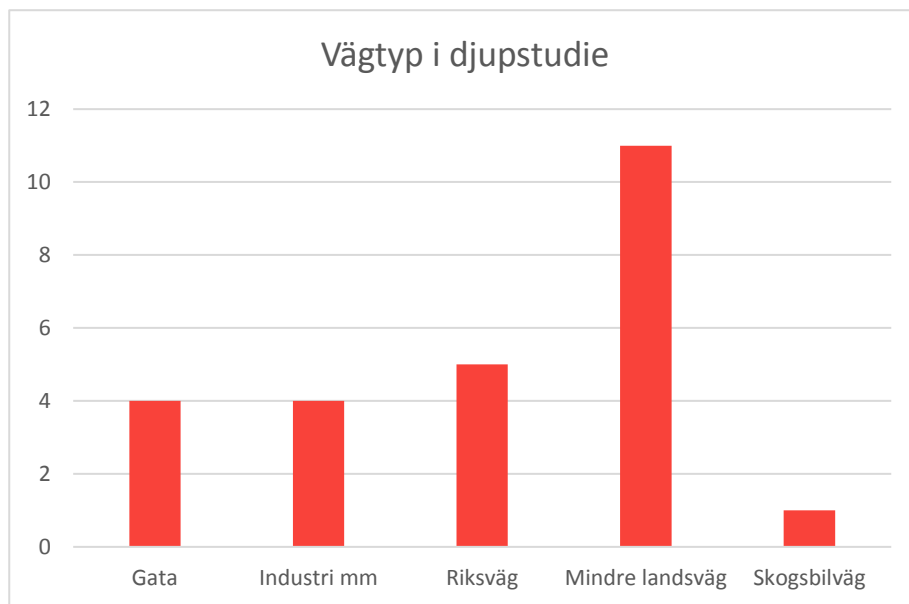


Diagram 8 Djupstuderade dödsolyckor fördelat på typ av väg eller område

3.4 TYP AV OLYCKA

De djupstuderade olyckorna har kategoriserats efter händelseförlopp till typ av olycka. I djupstuderna har kategoriseringen mer noggrant bedömts och flera har ändrats från den registrerade klassningen i Strada, diagram 9.

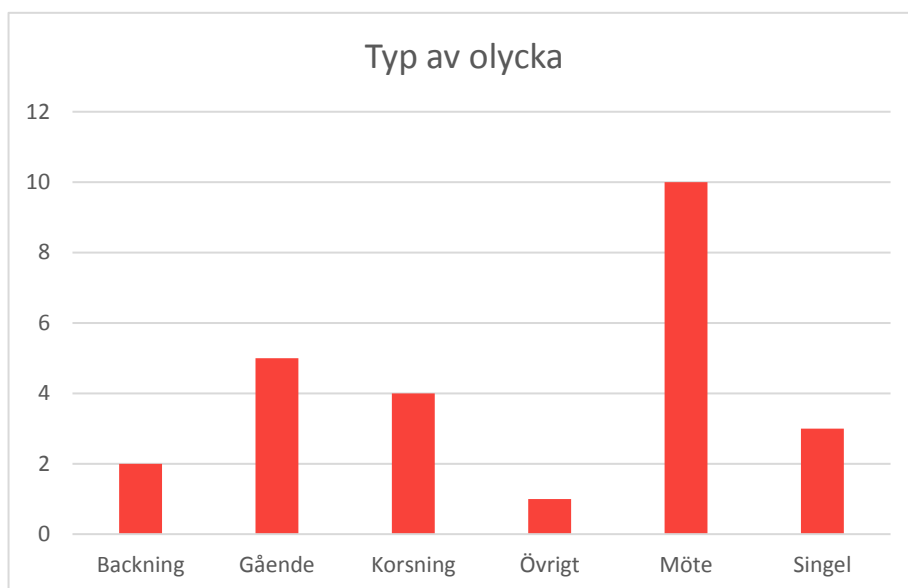


Diagram 9 Djupstuderade dödsolyckor fördelat på typ av olycka

I denna klassificering har en kategori *backning* tillkommit, då det tydligt är backningsrörelsen som är orsak till olyckan. I dessa två olyckor kan lastbilsförarens brist på uppmärksamhet direkt härledas till olyckan. I kategorin *gående* finns även backningsrörelser, men där har en oskyddad trafikant del i skuldbördan, exempelvis gått mot rött ljus eller kommit på annan typ av fordon (skateboard) i mycket hög hastighet på gångbana.

Vid fyra olika dödsfall har lastbilschauffören backat på personen. Vid dessa fyra backningsolyckor har inte lastbilen haft släp tillkopplat.

Den övriga olyckan är en singelolycka med mc på en flerfältsväg, där föraren efter sin egen krasch, hasat in under en lastbil som låg i körfältet bredvid.

Tabell 5 är en korsmatris på faktorerna olyckstyp och vägtyp. Den i särklass vanligaste olyckstypen är mötesolycka på mindre landsväg och följs få riksvägsolyckor med stora konsekvenser samt olyckor med oskyddade trafikanter i tätortsmiljö och på terminaler, verkstäder mm. Färgerna nedan förtydligar de mest frekventa kombinationerna med röd färg, de lägre med gul färg och inga kombinationer med grön färg. Detta kan också indikera sannolikheten att olyckstypen inträffar på vägtypen.

Tabell 5 Djupstuderade dödsolyckor fördelat på typ av olycka och plats.

Olycka	Gata	Industri	Riksväg	Mindre landsväg	Skogs- bilväg	S:a	Andel %
Backning	1	1				2	8%
Gående	2	3				5	20%
Korsning	1			3		4	16%
Övrigt			1			1	4%
Möte			3	6	1	10	40%
Singel			1	2		3	12%
S:a	4	4	5	11	1	25	
Andel %	16%	16%	20%	44%	4%		

3.5 FÖRARE, FORDON OCH FORDONSFEL

Genom att identiteten på individer som varit inblandade i olyckor har det inte varit möjligt att granska härkomst på föraren av lastbilen. Det framgår ur handlingar att sju av olyckorna har haft svensk förare och i samtliga fall har inga brister i kör- och vilotider kunnat hittas. Dock har det av andra omständigheter framkommit att i två av singelolyckorna där lastbilsföraren avlidit till följd av skador har föraren haft utländskt körkort och bältet har inte använts. I dessa två olyckor har bältet knäppt, men förts bakom sätet.

- 8 av olyckorna har konstaterats att större fordonsfel fanns på lastbil/släp vid tidpunkten för kollision. I fem av dessa har polisen ansett att fordonsfelet är orsaken till olyckan.
- 7 av olyckorna har dragbil och släp varit en så kallad EU-trailer eller semitrailer.
- 6 av olyckorna har lastbilen varit enbart svenskregistrerad lastbil utan tillkopplat släp.
- 2 av olyckorna har lastbil och släp varit en kombination av svenskt och utländskt på dragbil och släp.
- 1 av olyckorna har skett med utländsk förare som inte hade körkort för lastbil.
- 1 av olyckorna har större brister i kör- och vilotider konstaterats. Utländsk förare. Däremot kan bristerna vara större då det saknas uppgifter om detta i 15 av de 25 olyckorna.
- 1 av olyckorna skedde under utryckning med brandbil, blåljus var påslagna.
- 1 av olyckorna har skett med renhållningsfordon (sopbil).
- 1 av olyckorna har skett på grund av vägarbete, ny asfalt med 20 cm hög kant, mörker, regn, inga vita vägmarkeringar och undermålig varningsutmärkning 12 km från olycksplatsen.
- 3 olyckor med mc har inträffat.

4 ANSVARSFÖRDELNING

Djupstudien har inte utförts för att kunna avgöra vem som är skyldig till en olycka eller inte. Det kan enbart en domstol avgöra. Vissa förutsättningar gäller dock såväl nationellt som internationellt. En förare av ett fordon eller fordonskombination är alltid ansvarig för färden. Detta ansvar gäller även att tillse att inte fordonet har brister vid resans påbörjan. Det har i utredningen inte gått att dra några slutsatser från kör- och vilotidsbestämmelser då polisen inte delgett detta material.

Däremot kan det av vissa omständigheter vara en eller flera som är vållande till en olycka och ibland är det enbart olyckliga omständigheter och ingen kan anses vållande. Från de djupstuderade 25 olyckorna, som ändå valdes ut med tanke på att de via redogörelsen för olyckan i Strada gav ett stort ansvar på lastbilsföraren, har djupstudierna ändå visat att det finns andra faktorer som påverkat till stor del. Bland annat att andra trafikanter har brutit mot trafikregler och varit ouppmärksamma. För hela 15 av de 25 olyckorna är det en annan trafikant än lastbilsföraren som har det huvudsakliga ansvaret, vilket motsvarar 60 % av olyckorna.

Vad gäller oskyddade trafikanter har alltid föraren av fordon ett högre ansvar än den gående eller cyklande och särskild hänsyn ska tas mot äldre, barn och funktionshindrade¹. Av de sju olyckorna med gående har även den gående ett ansvar att se sig för. Vid fem av dessa har även den gående brutit mot regler och kan således lastas till del av ansvaret, särredovisas med gult i diagram 10.

Rena fordonsfel har varit orsak i fem av de 25 olyckorna, exempelvis däcksprängning och bromsfel. Dessa olyckor återfinns på riksvägarna i höga hastigheter och ger förödande konsekvenser.

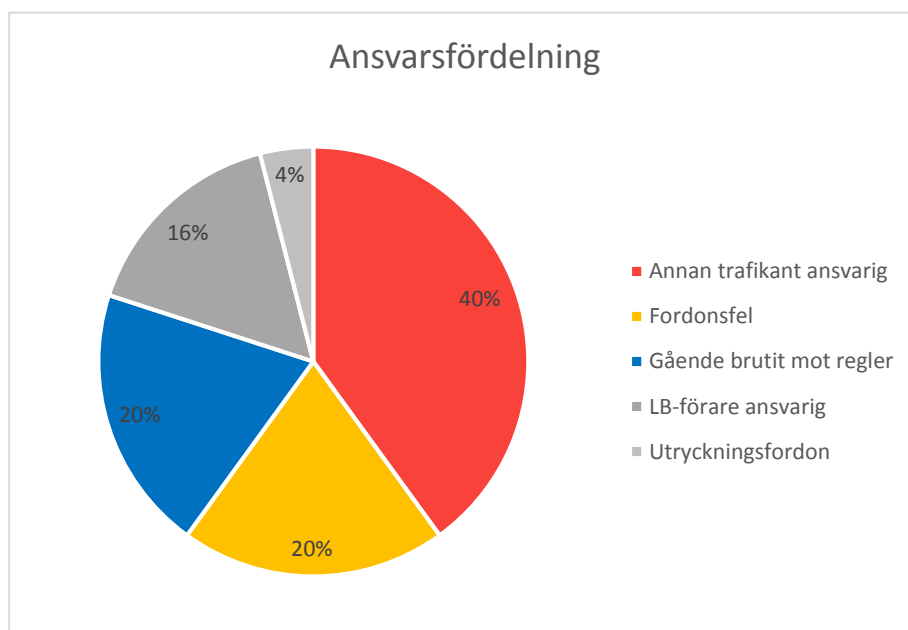


Diagram 10 Ansvarsfördelning i djupstuderade olyckor (En olycka under prio1-körning med utryckningsfordon har räknats som lastbilsföraren vållande men särredovisas).

¹ Trafikförordningen 2 kap. 1 §

Med det ursprungliga urvalet från Stradas 61 st officiella dödsolyckor med tung lastbil inblandat och det antagande av skuldbördan som går att göra via informationen som finns i beskrivningen av olyckan kan ett enskilt ansvar för lastbilsföraren härnföras till enbart 5 av olyckorna. Vid en av dessa olyckor saknade föraren även körkort för fordonstypen (hade körkortklass AM B).

Antalet olyckor där lastbilsföraren är ansvarig motsvarar mindre än 1 av 10 olyckor.

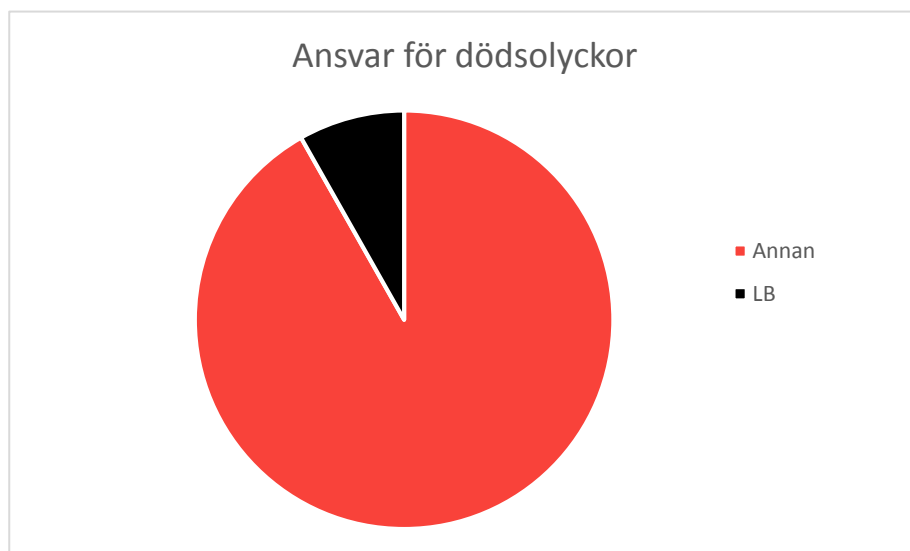


Diagram 11 Fördelning av ansvar för olyckan av de 61 officiella dödsolyckorna, endast 8 % av olyckorna kan ansvaret ensamt åläggas lastbilsföraren.

5 ANALYS OCH DISKUSSION

5.1 HASTIGHETEN DÖDAR?

Det är i den levande kraften i hastighet som risken för att dödas eller svårt skadas finns. Dessutom inverkar tyngden på fordonet utgången av olyckan. En olycka på en större väg med höga hastigheter för alla inblandade ger normalt en högre skadegrad än en olycka som inträffar i ett lågfartsområde. Att en lastbil ska få ett plötsligt fordonsfel som gör att det korsar mittsepareringen på motorväg och frontalkrockar med mötande bil är en mycket kraftfull och otäck olycka med höga skadegrader och troliga dödsfall, men det är inte så sannolikt att det inträffar (en olycka med i djupstudien, däckexplosion på vänster framdäck). Däremot finns det högre grad av sannolikhet att mötesolyckor sker på det mindre vägnätet som är reglerade med högsta hastighet 70 km/tim och med en vägbana som är smalare än 6 meter, det är här vi återfinner de allra flesta dödsolyckorna med lastbil inblandat.

I det officiella statistikmaterialet från Strada finns det ingen överrepresentation av olyckor där lastbilen färdats med höga hastigheter, över 80 km//tim. Däremot är det en hög grad av olyckor i mer tätbebyggda miljöer, stadstrafik och vid backningsrörelser med oskyddade trafikanter.

5.2 MINDRE LANDSVÄGAR ÄR FARLIGAST

I en stor del av landet är den mindre landsvägen en av de vanligaste vägtyperna. Tidigare har större delar av trafikarbetet med tunga transporter gått via utpekade primära vägnät och vägvisning mellan fjärrorter och kartböcker med lämpliga transportstråk markerade.

Numer går mer och mer av trafiken närmaste vägen, troligen med stöd av de tekniska hjälpmedel som finns i GPS-tekniken och navigatörer som blir bättre och bättre. Här behöver vi fortsätta bevaka den negativa utvecklingen. Kan vägar som smalare 6 meter få en generell klassning i NVDB att de är olämpliga för genomfart med tung trafik?

Till denna diskussion bör också tillföras vikten av lämpligt omledningsvägnät, främst med tanke på godstrafikens framkomlighet. En omledningsväg bör inte innehålla höjd- eller viktbegränsningar, men på många ställen finns inget bättre alternativ vid ett längre stopp eller akut störning. När tunga fordon, främst EU-trailer inte är rustade för den lägre klassen av snöröjning och vägarnas utformning, som ofta är lägre än på riksvägnätet (Omslagsfoto, Falu kommun januari 2018) Vid djupstudien upptäcktes flera olyckor som skett under omledning av trafik från riksvägnätet till det mindre landsvägsnätet.

Då de flesta trafikolyckor med dödlig utgång och lastbil inblandat sker på mindre landsväg med bashastighet eller mellan 60-80 km/tim som högsta tillåtna hastighet bör ett stort fokus läggas på dessa vägtyper för att åtgärda dessa till lämpligare trafiksäkerhetsstandard eller att förbjuda tung trafik i högre utsträckning, vilket också måste avspeglas i navigationsutrustning.

5.3 OSKYDDADE TRAFIKANTER OCH BACKNING

Vid djupstudierna har det konstaterats att många av dessa fall, som inträffar i trång stadsmiljö eller på terminaler, verkstäder eller motsvarande. Från fotografier kan det konstateras att i flera av dessa lastbilar har det varit mycket saker på instrumentbrädan och i fönstren, som kan ha verkat siktskymmande. Dessutom har många haft ordentligt nedsmutsade sidorutor och speglar.

En överraskande stor del av olyckorna innehåller oskyddade trafikanter och då främst äldre med rollatorer, som helt enkelt är på fel plats vid fel tillfälle.

I flera av fordonskontrollerna efteråt anges att backljus, ljudsignaler och i förekommande fall backkameror och blyxtljus fungerar tillfredsställande, trots detta inträffar olyckan med den gående.

I ett av fallen har oskyddad trafikant färdats snabbt på en gångbana med ett elfordon. Föraren har inte uppmärksammat att den gående kunde komma fram till korsningen så snabbt. Här har vi ett växande problem med elcyklar och el-kickboards, segways mm. Trafikmiljön är inte anpassad för dessa snabbt växande fordonsslag. Såväl utformning som lagstiftning släpar efter.

5.4 HÖGRE OLYCKSTAL I VÄSTRA GÖTALAND

Under djupstudierna har det framkommit att Västra Götalands län har mer än dubbelt så många inblandade personer i trafikolyckor med lastbil med dödlig utgång än de i övrigt högst representerade länen, 40 personer jämfört med Stockholms och Skåne län (18 respektive 17 personer).

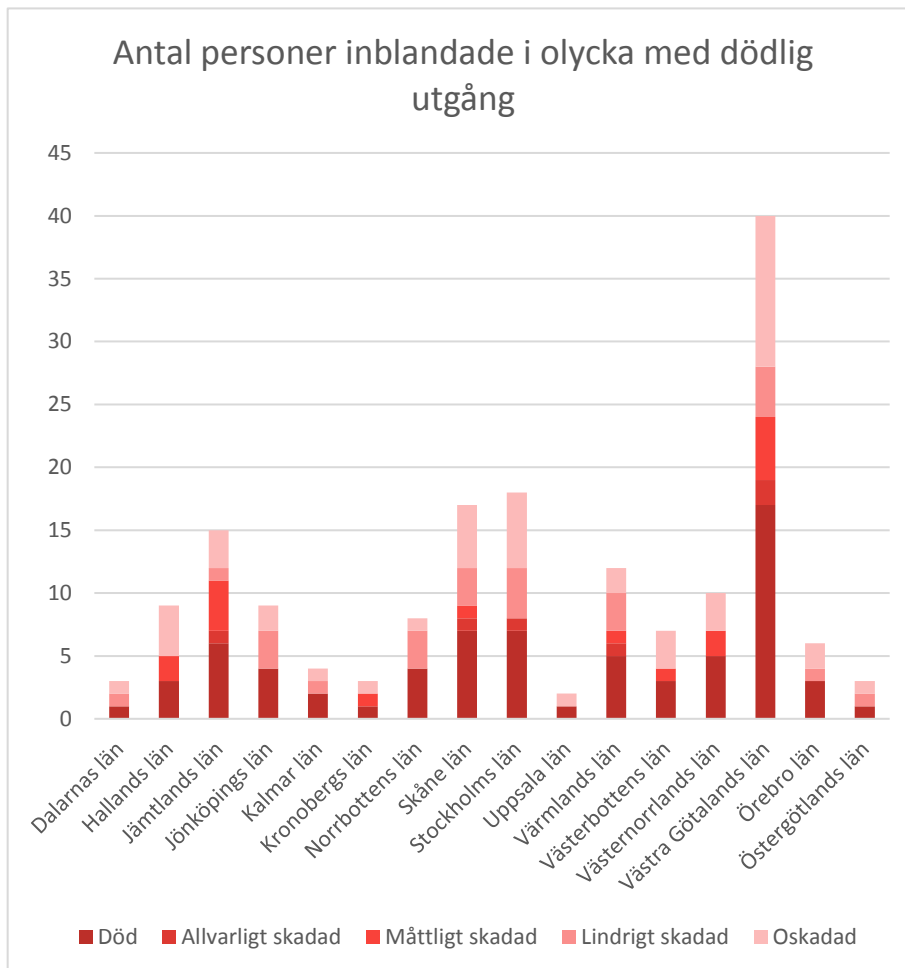
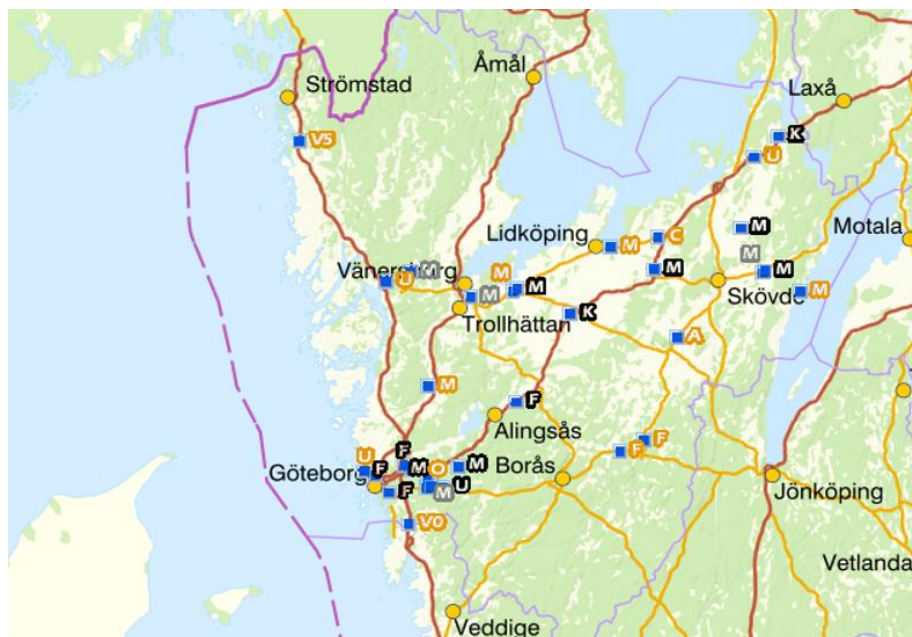


Diagram 12 Antal personer inblandade i dödsolycka med lastbil per län (totalt 166 personer). Observera skillnaden mellan Västra Götalands län och övriga län. (Län som saknas i sammanställningen har inte haft någon dödsolycka med lastbil inblandat under 2018)

Den geografiska utbredningen av alla olyckor som finns i officiell statistik för Västra Götaland (oaktat skadegrad) på kartunderlag visar att väg E6 i nord-sydlig riktning är relativt lågt representerad, trots att trafikarbetet på denna väg är högt, figur 1. På väg E6 norr om Göteborg och väg E20 är dock trafikarbetet med tung lastbil relativt lågt, omkring 6-7 %. Väg 40 har något högre andel tung trafik, omkring 8-9 %.



Figur 1 Kartunderlag från Strada, Västra Götalands olyckor med lastbil inblandad. Svarta markeringar visar dödsolyckorna.

Även från den officiella statistiken i Strada för alla olyckor i Västra Götalands län (oaktat skadegrad) framgår att olyckorna är överrepresenterade på vägnät som har högsta tillåtna hastighet om 70-80 km/tim, i likhet med de dödsolyckor som har studerats.

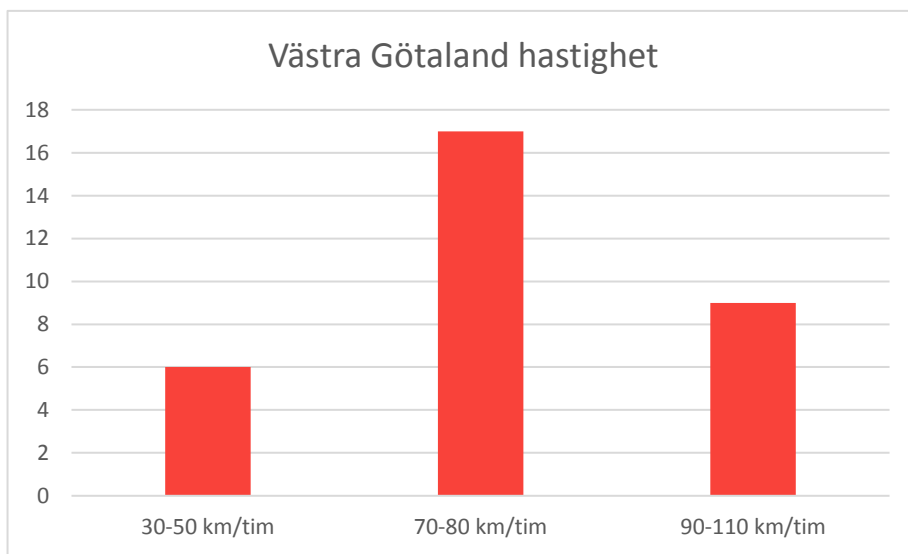
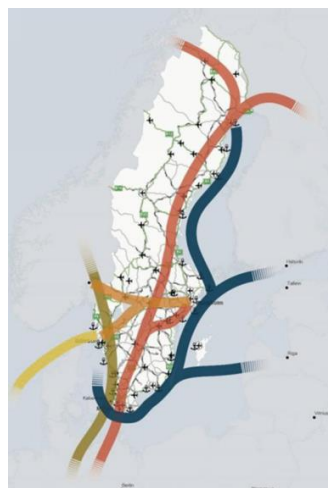


Diagram 13 Fördelning av hastighetsklass på vägen för alla officiella olyckor med lastbil inblandat i Västra Götalands län 2018 (32 st)

Göteborgs hamn är en av av Sveriges portar mot omvärlden för gods- och persontrafik. EU utpekade fem "corehamnar" år 2011 som de viktigaste hamnarna för effektiv logistik i Europa och knyter samman transportnätet TEN-T (Trans-European Network-Transport). Hamnarna är förutom Göteborg också Malmö, Trelleborg, Stockholm och Luleå. (WSP Rapport Corehamnar, 2017, Persson, Englén, Hueisz-Prince)



Således är Göteborgs hamn en stor målpunkt för godstrafik i Skandinavien. Vid en bedömning av inrikes godstransporter utgör även Västra Götalands län den största andelen lastad godsmängd, följt av Skåne som har ungefär hälften i lastad godsmängd. Se tabell 6 nedan.

Tabell 6 Lastade och lossade godsmängder efter län och destination (Trafa)

Tabell 6A. Inrikes godstransporter med svenska lastbilar. Lastade och lossade godsmängder efter län samt efter destination respektive ursprung, 2018.

Table 6A. National road goods transport with Swedish registered lorries. Loaded and unloaded goods by county and some city areas, by destination and origin of the haulages respectively, 2018.

Län	Lastad godsmängd, 1 000-tal ton				Lossad godsmängd, 1 000-tal ton			
	Totalt	95 % K.I.	Därav med destination (%)		Totalt	95 % K.I.	Därav med ursprung (%)	
			Inom egna länet/området	Till andra länen/områden			Inom egna länet/området	Till andra länen/områden
Totalt	475 207 ±	27 244	75	25	475 207 ±	27 244	75	25
01 Stockholm	53 071 ±	7 866	78	22	55 198 ±	7 500	75	25
03 Uppsala	16 064 ±	4 843	64	36	14 919 ±	4 305	69	31
04 Södermanland	10 973 ±	6 459	78	22	12 436 ±	6 888	69	31
05 Östergötland	23 466 ±	5 940	76	24	23 165 ±	5 923	77	23
06 Jönköping	23 866 ±	5 890	65	35	23 416 ±	5 895	67	33
07 Kronoberg	6 651 ±	2 099	46	54	7 253 ±	2 386	42	58
08 Kalmar	13 043 ±	4 087	64	36	12 612 ±	3 632	66	34
09 Gotland	2 146 ±	1 016	93	7	2 208 ±	1 027	91	9
10 Blekinge	7 756 ±	4 903	81	19	8 084 ±	4 940	77	23
12 Skåne	51 771 ±	7 980	78	22	50 754 ±	8 084	80	20
13 Halland	18 959 ±	5 078	72	28	20 775 ±	5 190	66	34
14 Västra Götaland	89 508 ±	12 638	80	20	86 011 ±	12 475	83	17
17 Värmland	19 223 ±	4 461	71	29	18 866 ±	4 186	73	27
18 Örebro	21 941 ±	7 025	70	30	22 394 ±	7 038	68	32
19 Västmanland	11 985 ±	4 209	52	48	12 983 ±	4 483	48	52
20 Dalarna	24 604 ±	6 306	73	27	23 666 ±	6 021	76	24
21 Gävleborg	19 195 ±	10 048	76	24	19 665 ±	10 032	74	26
22 Västernorrland	14 962 ±	4 517	81	19	16 090 ±	4 696	76	24
23 Jämtland	10 108 ±	4 114	75	25	9 097 ±	4 057	84	16
24 Västernorrland	18 999 ±	6 058	83	17	17 839 ±	5 763	89	11
25 Norrbotten	16 915 ±	4 419	93	7	17 774 ±	4 478	89	11
Storstadsområden								
Totalt	127 984 ±	14 155	79	21	127 936 ±	13 906	77	23
Stor-Stockholm ¹	53 071 ±	7 866	78	22	55 198 ±	7 500	75	25
Stor-Malmö ¹	32 257 ±	6 758	78	22	31 022 ±	6 776	79	21
Stor-Göteborg ¹	42 657 ±	9 766	80	20	41 716 ±	9 702	79	21

1) Se filik Definitioner för definition av storstadsområden. Definitions of metropolitan areas can be found in the sheet Definitions.

Med anledning av hög andel trafikarbete med lastbil samt en oroväckande hög andel av olyckor i Västra Götalands län bör detta följas upp mer noggrant. Är det lastbilsförare som kommit in via Trelleborg/Malmö som åkt norr ut i cirka 4-5 timmar och olyckorna sker, eller är det transporter på väg mot Göteborgs hamn som har lång körtid bakom sig och en tid att passa för hamnterminalen? Frågorna har inte något svar idag, men avvikelserna är konstaterad – Västra Götaland har hög andel olyckor med tung lastbilstrafik, såväl lindriga som med dödlig utgång.

5.5 MER KONSEKVENT INFORMATION I STRADA

Uppgifter om väglag som finns i polisrapporter är av skiftande kvalitet och i djupstudierna används inte heller gemensamma benämningar. När nu krav på vinterdäck vid vinterväglag införs även på tung trafik, skulle det vara relevant om upplysning om väglag samt typ av däck ingick i den obligatoriska delen att rapportera in i Strada. Att kunna utvärdera effekterna av införande av regler i en sådan grundläggande del som vägtrafikolycka torde vara positivt för alla inblandade. Att snabbt kunna utläsa vinterväglag eller ej kommer att vara en viktig punkt för fortsatta utvärderingar.

Genom utredningen av olyckor med lastbil har det framkommit att fler uppgifter skulle vara en fördel att ha som obligatoriska delar i inrapporteringen från polisen till Strada. Polisen har i de olika regionerna samma blankett att fylla i för att sedan föra in underlaget i databasen men många gånger saknas uppgifter i underlaget och blir således inte inrapporterat.

Vilken som är väghållare är viktigt för att kunna ta ansvar för typen av väghållare. I Strada överensstämmer inte angiven väghållare med verkligheten i flera av de studerade olyckorna.

Typ av fordon borde kunna specificeras bättre, för att kunna göra insatser med utvärderingar och riktade åtgärder, exempelvis för det regeringsuppdrag som Transportstyrelsen har om "EU-trailers".

Om lastbilen har släp tillkopplat eller inte samt däckens typ och kondition bör vara obligatoriska uppgifter för inrapportering för att kunna följa upp nya regler om vinterdäck.

6 KÄLLHÄNVISNINGAR

Strada – uttagsdatabas Transportstyrelsen

<https://strada.transportstyrelsen.se/stradauttag/logon/Logon?url=https://strada.transportstyrelsen.se/stradauttag/>

Trafikarbete och andelar lastbilar m.m.

<https://www.trafa.se/vagtrafik/lastbilstrafik/>

https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/korstrackor/2019/korstrackor_2018_blad.pdf

<https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/lastbilstrafik/2018/lastbilstrafik-2018.pdf?>

<http://www.trelleborgshamn.se/wp-content/uploads/2015/07/Rapport-Corehamnar-2017-13-dec-2017.pdf>

Trafikflöden

<http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation>

Väghållare, vägbredder, klassning av väg mm

<https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>

Trafiksikkerhetshåndbok, Rune Elvik mfl
TØI, Transportøkonomisk institut (1997, tredje utgåvan)

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom professionella projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med drygt 39 000 medarbetare på 500 kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare. wsp.com

WSP Sverige AB
Bergmästaregatan 2
791 30 Falun
Besök: Bergmästaregatan 2

T: +46 10 7225000
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
wsp.com

