



Analys av trafikskada 29/4 2001 nära Kjula

Redogörelse av Lennart Strandberg
Professor och olycksutredare - www.stop.se

Svea hovrätt 22/4 2005



Sammanställning för redogörelse av Lennart Strandberg i mål T 5942-03



- | | |
|--------------------------------|---------------------------|
| 1. Personlig bakgrund | CV, publikationslista |
| 2. Yttrande 2002-11-10 | Text, figurer, tabeller |
| 3. " " | Bildbilaga A |
| 4. " " | Bildbilaga B |
| 5. Redogörelse 2003-05-19 | Dia visade i tingsrätten |
| 6. Foton på främre stötfångare | Skador som vid syn 030519 |



Disposition

- ❖ Personlig bakgrund
- ❖ Händelseförlopp
- ❖ Redovisning i Nyköpings tingsrätt 2003-05-19 (A-D)
 - A. Hypotesprövning i REKON-rapport 2001-06-14.
 - B. Beräkningar & faktaanalys i mitt Yttrande 2002-11-10.
 - C. Kommentar till REKONs genmäle 2003-02-27.
 - D. Sikt och förarnas reaktioner.

Fotografier och dataunderlag



- ❖ Länsförsäkringars överklagande 2003-09-05

Uppslagsord ur Nationalencyklopedin på begäran.



❖ Lennart Strandberg



- ❑ Professor i färdssäkerhet
Linköpings universitet, LIU och tekniska högskola, LITH www.liu.se/via/
- ❑ Olycksutredare i eget företag www.stop.se
- ❑ Tävlings-, test och demonstrationsförare
Körkort A BE CE DE för alla fordonstyper

- Professor i olycksfallsforskning inom arbetarskyddet
- Forskartjänster vid VTI i 7+8 år
- Civilingenjör i flygteknik – tillämpad mekanik

* Olycksfallsforskning också i praktiken:
... inga personskador, men (pinsamt?) många krascher



Alder över 21 - tack vare svensk bilsäkerhet ...



Händelseförlopp A (min tolkning)



OBS:
Mörker och regn vid krock-tillfället

CK körriktning och vy när MO vändning pågår



Händelseförlopp B (min tolkning)



❖ Redovisning i Nyköpings tingsrätt



- A. Hypotesprövning i REKON-rapport 2001-06-14.
- B. Beräkningar & faktaanlys i mitt Yttrande 2002-11-10.
- C. Kommentar till REKONs genmäle 2003-02-27.
- D. Sikt och förarnas reaktioner.

A. REKONs 'hypotesprövning'



Hypotes: Fakta och krockspår härrör från trafikolyckan som förarna har berättat om

- Genom att man bortser från dokumenterade fakta och spår provas hypotesen egenligen inte av REKON. Jfr t.ex. sid.3-5 i **bildbilaga B!**
- Ju färre observationer och alternativ som beaktas desto större chans att man misslyckas med att påvisa faktasamband. **Exempel: gaspådrag.**
- REKON antyder ändå att hypotesen är falsk, när deras lilla urval av simuleringar inte stämmer med för dem kända spår. Jfr t.ex. **bild A6-A9!**
- Fler tecken på att (roll-, tipp- &) vertikallörelser har försumrats.
- Bristande transparens hos simuleringarna ger svårkontrollerade, delvis godtyckliga resultat, som beror av vilka indata **man väljer.** (SISU-principen anses gälla speciellt för programmet PC-Crash)

Jämför lungcancer eller barnsångsfeber:

Observerade samband med rökning resp bristande handhygien bortförklarades länge med mer opportuna men komplicerade och svårkontrollerade orsaker.

REKONs slutsatser stöder omedvetet hypotesen.

B. Beräkningar och faktaanlys i mitt Yttrande 2002-11-10



Utgår från mätningar & egna observationer på plats.
Undviker större komplexitet än vad data motiverar.
Transparens med enkla, beprövade beräkningsmodeller.
Baklänges beräkning från stoppläget vid trädet.

- Detta ger mycket mindre skattningsfel än om man som REKON utgår från fotobaserad EES*-värdering av krockfarten.
* EES = Energy Equivalent Speed
- Volvo- & Saab-experten avråder från subjektiv EES-värdering.

Öppenhet med tydligt underlag och webbpublicering.

- REKONs genmäle 2003-02-27 slår tillbaka på egna oklarheter

C. REKONs genmäle 2003-02-27



Protesterar inte mot att slutsatserna i REKONs egen rapport 010614 kan vändas emot påståendet att krocken var arrangerad.

Bemöter inte mina anmärkningar på underlaget till REKONs rapport.
Fortsätter med detaljer i stället för att räkna på spårbaserad hypotes (Pkt.6).
Kritiserar tidpunkten för mitt krockplatsbesök 5/10 2002 trots att REKONs utredning 14/6 2001 uppenbarligen gjordes helt på distans (5).

Ifrågasätter min platsbestämning med splitter, som REKONs utredning helt ignorerade och ersatte med egna värderingar och gissningar (5).

Erkänner inte att splitter från en bilrock torde spridas mindre än från en fotgängarkollision och att därför krockfarten kan ha varit större (5).

Anser det "helt urealistisk" att splitter slår ned direkt på krockplatsen (5).
Har inte insett att Volvon kan ha lyfts från marken vid krocken (7).
Detta är av stor betydelse och gör att trädet kan nås på 50m avstånd.

D. Sikt och förarnas reaktioner



Fler brister i REKONs utredning:

- Fel slutsatser om 7s reaktionstid och 250m fri sikt.
Jämför REKONs illustration 8 och mitt kap.4
Se **bildbilaga B**: Mittlinjerna är målade med 12 meters period och 3m eller 9m längd.
- Tidsförlopp och siktpöblem vid vändningen obeaktade.
Jämför mitt kap.8.
Se **bildbilaga B**:
Nr.1 (MO körriktning) Nr.6 (CK körriktning)
- Insikt saknas om vad förare minns efter en bilkrasch.



Exempel från Ring Knutstorp och en av mina egna krascher

❖ Länsförsäkringars överklagande



"osannolikt att" ...

... "hjulspåren uppkommit med fritt rullande hjul" *Vätmark, vinschning*
... "granen orsakat skada på Volvon"

Se *NE: trafikolycka - skaderisker* (av Lennart Strandberg)

Jfr primärskada i **bildbilaga A** med bildbilaga C&D (sist i smst). LF beviskrav unikt?

"Strandberg tillämpar normer för kollisioner mellan bil och fotgängare" ... *Till fördel för REKONs version*

"Aanerud" ... "visade med sitt dataprogram" ...

"Härvid" ... "beaktade Aanerud de felmarginaler som hans beräkningar kan vara behäftade med."

Skräp
In
Skräp
Ur

"LF menar att tingsrätten borde ha funnit" ...

"att det händelseförlopp som Karlsson och Ohlzon påstår inte är sannolikt."

Ingen definitivt slutsats om var Volvon hamnat - Gaspådrag ignorerat av REKON