

OVERRASKENDE TALL FRA SVERIGE:

Bruk av salt kan gi flere ulykker

>> tema

vintervedlikehold

Man bør være uhyre forsiktig med å salte vegene i innlandet og i Nord-Norge i de tradisjonelle vintermånedene, mener Norem med bakgrunn i sin undersøkelse av ulykkestall fra Sverige.

Salting av vintervegene i det kalde klimaet i Nord-Sverige ga høyere ulykkesfrekvens, mens det motsatte var tilfelle i de sørlige områdene. Det viser en studie som professor Harald Norem ved NTNU har gjort.

TEKST JARLE SKOGLUND

I ett år har Harald Norem arbeidet ved det svenske vegforskningsinstituttet VTI, og mye av tiden er brukt på å analysere ulykkesdata for vintrene 1993/94 til 1996/97. Dataene omfatter alle politiregistrerte ulykker på statlige veier i Sverige, og analysen som Norem har utført er kun basert på ulykker med dødelig utfall og alvorlige skader.

– En av de viktigste forholdene jeg avdekket er at ulykkesfrekvensen på det saltede vegnettet i Nord-Sverige var vesentlig større enn usaltede veier i samme landsdel. Ulykkesfrekvensen om vinteren viste seg å være 20 prosent høyere enn om sommeren for saltede veier, mens den var lik for usaltede veier. Generelt var antall ulykker i forhold til trafikkar-

beidet størst på det saltede vegnettet i nord og minst på de saltede vegene i sør. For de usaltede vegene var det mindre klimatiske forskjeller. Det er derfor ikke mulig å trekke noen klar konklusjon omkring sikkerhetsgevinsten ved salting av vegene, mens det derimot var en klar bedring av kjøreforholdene i alle landsdelene ved bruk av salt.

BEVAR VINTERVEGENE – Et annet forhold vi fant var at de høyeste ulykkestallene ble registrert på de vegene som hadde 30–40 prosent isdekke i løpet av vinteren. Dette vil si at vi fant de høyeste ulykkestallene på de usaltede vegene i sør hvor andelen med snø og isdekke var ca 30–40 % og på de saltede vegene i nord hvor en med bruk av salt reduserte

andelen med snø og is fra ca 65 % til 20–30%.

Harald Norem mener at man må ut fra undersøkelsen fra Sverige, være temmelig sikker på at is/snø-andelen på veg må komme ned i 10–20 prosent når man først tar i bruk salt som friksjonsbedrende virkemiddel. Hvis ikke står man i fare for å lage forholdene slik at ulykkestallene faktisk kan stige, og da er det heller bedre å la være å salte og heller gi bilistene stabile vinterforhold. All erfaring viser da også at salt fungerer dårlig i forhold på under minus 8 °C.

– *Hvordan kan resultatene fra denne undersøkelsen overføres til saltpolitikken her hos oss?*

– Vi har jo i dag en diskusjon om den såkalte grøvsstrategien, >>



Professor Harald Norem ved NTNU er overrasket over at ulykkestallene på det vegnettet i Nord-Sverige som var saltet, var så stor. Foto: Jarle Skoglund

først og fremst de gode vegene med stor hastighet og trafikk som saltet i dag. På slike vegger er forventningene til gode kjøreforhold større og vi har sannsynligvis et relativt høyere hastighetsnivå på disse vegene om vinteren. Dersom vi da har en relativt stor andel med snø og is på slike vegger vil vi få høye ulykkestall.

– BRUK HELLER FASTSAND Harald Norem ønsker ikke å fremstå som noen generell saltmotstander, men mener at bruken må nyanseres i forhold til de klimatiske forholdene. – Jeg tror det kan være riktig å bruke salt høst og vår i de periodene hvor temperaturen ofte svinger mellom pluss- og minusgrader. Dessuten vil det være riktig å bruke salt i områder hvor det selv midt på vinteren er ustabile vinterforhold og det er relativt sjeldent at temperaturen er under -8 °C. Men jeg mener at man bør være uhyre forsiktig med å salte vegene i innlandet og i Nord-Norge i de tradisjonelle vintermånedene,

fordi det rett og slett kan være med på å forvirre trafikantenes opplevelse av vinterføret – og dermed resultere i flere ulykker.

– Da er fastsand-metoden, som Statens vegvesen har utviklet, et langt bedre alternativ, og spesielt i de områdene hvor en bør være forsiktig med bruk av salt. Jeg mener at resultatene fra denne metoden er så gode, at det rett og slett bør endre saltpolitikken her til lands.

– *Hva overrasket deg mest ved undersøkelsen?*

– Det var nok at ulykkestallene på det vegnettet i Nord-Sverige som var saltet var så stor, og at kjøring på bar mark hadde vesentlig mindre ulykkestall enn på tilsvarende føre om sommeren. Dessuten var det en klar tendens til at denne forskjellen var større på det usaltede enn det saltede vegnettet, sier professor Harald Norem. 🇳🇴

eller lettsaltet veg som noen humoristisk kaller det. Det innebærer at man skal salte i hjulsporene og la snø/is ligge mellom hjulsporene og på vegkant. Personlig er jeg livredd en slik løsning, fordi det vil innebære at smeltevann kan renne inn i hjulsporene, og raskt fryse til is ved temperatursvingninger.

- Hva ligger bak de svenske tallene?
- Jeg tror rett og slett at det kom-

mer av at bilistene kjører mer forsiktig på usaltet vegger. Det visuelle er viktigste hjelpemiddel en sjåfør har å bruke i forhold til å registrere kjøreforholdene, og da betyr snø og is at de fleste tar forholdsregler ved å avpassen farten. Dessuten vil en sjåfør forvente at det kan være glatt på en usaltet veg. På vegger hvor det er brukt salt, kan bilistene få et visuelt inntrykk av at friksjonen er bedre enn den faktisk er. Dessuten er det



System 2000

System 2000 er hvelskjær med påmonterte og utlyttbare selvrotierende stålspigger med hardmetall. System 2000 brukes på veiøvler og lastebiler for snø- og isbryting vinterstid og for planering av grusveier sommerstid. Hardmetallet på piggene gir svært god slitestyrke og god totaløkonomi. Platene som piggene monteres på finnes i 3 forskjellige bredder som kan kombineres for å tilpasses forskjellige skjærbredder. Det finnes også flere typer pigger, tilpasset det aktuelle anvendelsesområdet. System 2000 er et gjennomprøvd produkt med mange fornøyde kunder i Norge gjennom flere år.



Sandvik Tamrock AS, Postboks 332 Økern, 0511 OSLO Tlf. 23 37 32 10 www.sandvik.com