



Klimatförändringarna bidrar till att det blir svårare att prognosticera vädret, och därmed svårare för de som planerar vinterväghållning att planera sin verksamhet.

FOTO: ADOBE STOCK

Saltlake och sopsaltning trendar

Nu dröjer det inte länge innan den är här igen, vintern. Vi tog ett snack med Claes-Anders Malmberg, vd på Acama Konsult som anordnar kurser i bland annat vinterväghållning, för att få veta vad som är aktuellt inom detta område.

Vad händer i vinterväghållningsvärlden?

– En sak som vi kan konstatera är att vintervädret blir allt svårare att prognosticera. Vi får extrema snöväder varvat med värme mitt i vintern. Detta i kombination med att folk vill ha svarta eller bara vintervägar för gång- och cykeltrafik även under vintern, gör att metoden sopsaltning ökar mycket snabbt i de områden som ligger runt våra storstäder. Det beror på att många reser kollektivt i urbana samhällen och behöver kunna gå och cykla till kollektivtrafiken. Dessutom har oskyddade trafikanter varit allvarligt drabbade av halkolyckor. Jag tror att sopsaltningen får ett ännu större genomslag nu, när Stockholm har börjat använda det i lite större skala. När man väl har utrustningen för det blir mer kostnaden för att använda metoden även på torg- och centrumytor inte så avskräckande.

Vilka trender finns det mer?

– Till exempel att man använder saltlake i större utsträckning, även på vanliga vägar och bussgator, vilket gör att man bara

behöver några gram salt per kvadratmeter. Det funkar bra om det inte är kallare än minus tio. Och på bussgator använder man allt oftare också befuktat salt, 70 procent torrsalt och 30 procent saltlake, i preventivt syfte.

Finns det nyheter bland friktionshämmande medel och hur de används?

– Här ger det så kallade varannandagsvädret problem, om man lägger på stenkross och liknande på vägarna när det är kallt, men solen smälter genom ytan under varmare dagar, varpå det fryser på igen. Då blir effekten av krosset mycket mindre än väntat. Det kommer en del nya produkter också, till exempel kalksplitt, zeoliter och restmaterial från förbränning i kolkraftverk. Ofta stupar dessa på att de blir för dyra, men vi får se vad som händer.

– Det kommer också en del nya tekniker för att ta upp sanden igen, så som man behöver göra på våren. Till exempel ett eldrivet fordon, eSwingo. Jag tror mycket på det här att även ha större arbetsfordon med eldrift. Även om inköpspriset är ganska högt så sparar man ju in en mycket stor del av energikostnaden.

Hur ser det ut för de som planerar verksamheten?

– De har det inte lätt nu. Med klimatförändringarna får vi svårare att förutse och planera vinterväghållningen, när

omslag i vädret kan komma plötsligt på. Det tar tid att omrusta fordonen, och det är risk att man står där med kostnad för beredskapsstyrkor som kanske inte behöver användas. Affärsrisken är större nu, åtminstone i Götaland och Svealand. Vi behöver bättre och mer finmaskiga väderprognoser och fler stationer för väderinformation. De abonnemang som SMHI erbjuder med specialprognoser behöver också utvecklas ytterligare, för kortare framförhållning.

Och när det gäller ekonomin?

– Jag vill uppmana till att tänka till när det gäller budgetering och planering av vinterväghållningen i en kommun. Det är viktigt att till exempel ha en balans mellan egna enheter och inhyrda entreprenörer, eftersom det krävs högt utnyttjande av maskiner både under barmarks- och vintersäsong för att få ekonomi för dem. Det är mycket vanligt att driftbudgetens olika poster hänger ihop, så att ett år med höga vinterväghållningskostnader gör att det blir mindre pengar för övrig gatudrift. Ofta blir det då en växande underhållsskuld efter svåra vintrar, medan milda vintrar inte leder till något överskott för att beta av underhållsskulden.

LENA M FREDRIKSSON



Claes-Anders Malmberg.

Fotnot: Den 24–25 oktober anordnar Acama Konsult utbildningsdagar i Järfälla för vinterväghållare och andra intressenter. Dagarna har två teman: "Praktiskt utförande i vardagen" och "Framtidens vinterväghållning".