

Välj metod utifrån kunskap

För några år sedan presenterades en studie som visar att fotgängares fallolyckor i samband med vintervägar kostar samhället fyra gånger mer än vad halkbekämpning på dessa ställen skulle ha kostat. Fyra gånger mer!

Det finns alltså all anledning att se över halkbekämpningsmetoder samt hur och när de ska användas för att nå bästa resultat.

DET VAR FORSKARE vid VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, som stod bakom rapporten. Cirka 80 procent av fallolyckor bland fotgängare som blev allvarligt skadade visade sig vara kopplade till drift och underhåll. Forskarna Gudrun Öberg och Anna K Andersson skriver i rapporten:

”Det har däremot gått att visa att på is/snövägslag är den samhällsekonomiska skadekostnaden för fotgängare betydligt mycket högre än kostnaden för vinterväghållningen. Jämfört med den totala vinterväghållningskostnaden i kommuner där kommunen vinterväghåller gångytor är skadekostnaden minst dubbelt så stor.

Det innebär att samhällsekonomiskt vore det lönsamt med större satsningar på vinterväghållning för fotgängare.”

SITUATIONEN SER UNGEFÄR likadant ut för cyklister som för fotgängare – 60 procent av singelolyckor som sker med cyklister har koppling till drift och underhåll.

– Ett sätt att underlätta för cyklister och fotgängare är att sopsalta gång- och cykelbanor, säger Anna Niska, forskningsledare cykel på enheten Drift och underhåll på VTI.

Man kan med fog säga att Anna Niska är den som tog sopsaltningen till Sverige, genom att studera denna metod i sin doktorsavhandling och få Linköpings kommun att använda metoden. Sedan 2001 användes den i större skala i Linköping, och efter att Stockholm började använda sopsaltning 2012–2013 har ett trettiotal andra kommuner i landet också börjat.

– Idén hittade jag ursprungligen i Odense, säger Anna Niska. Om man plogar bort snö blir det alltid snörester kvar, varför man sedan behöver salta mycket för att få bort dem. Men man ska inte salta för att smälta snö, utan för att förhindra halka. Med sopsaltning borstas

snön bort innan saltet sprids ut.

Hon betonar dock att det förstås finns för- och nackdelar med alla metoder. En nackdel med sopsaltning är att den kostar ganska mycket.

– Det viktigaste är att skaffa kunskap och att utvärdera, säger hon. Sedan kan man välja bästa metod. Ta reda på vägytans temperatur och daggpunkten*. Kolla var ni har flest cyklister och fotgängare. Vilka tider på dygnet rör de sig där?

Utvärdera när och var de insatser ni gör kan gynna flest.

En stor del av de kunskaper vi har om saltning är uppbyggd kring när stora vägar saltas, där fordonstrafik sedan bidrar till att bearbeta saltet på ett annat sätt än på gång- och cykelvägar. Gång- och cykelvägar har också en annan uppbyggnad än stora vägar, och vattenflöden rör sig annorlunda där. Det finns alltså utrymme för mer forskning med fokus på gång- och cykelvägar för att få kunskap om hur dessa kan skötas bäst.

ANNA NISKA NÄMNER också att det i princip saknas forskning om flera olika halkbekämpningsmetoder och -material.

– Till exempel finns det flera nya material, som inte är utvärderade ännu och där vi därför inte kan säga något om effekten. Det finns heller nästan ingen forskning om vilken fraktion som är bäst vid olika tillfällen när det gäller mekanisk halkbekämpning.

Hon hoppas att både forskning och satsning på halkförebyggande åtgärder för fotgängare och cyklister kommer att öka när insikten om de stora besparingar samhället kan göra slår igenom hos beslutsfattare.

LENA M FREDRIKSSON

Läs rapporten om fotgängare och fallolyckor via vti.se, under publikationer, Skadade fotgängare.

* Daggpunkten är den temperatur när dagg fällt ut ur luften i samband med att fuktig luft träffar till exempel en vägyta. Om vägytans temperatur är under noll grader och daggpunkten är lägre än denna temperatur, kan frosthalka uppstå utan att det är någon nederbörd.



Anna Niska.



Sopsaltning är en metod som lämpar sig för att underlätta för cyklister och fotgängare, trafikanter som ofta drabbas av olyckor som kan kopplas till drift och underhåll.

FOTO: GÖRAN BLOMQUIST, VTI