

Motion

1978/79:1430

av Sven Eric Åkerfeldt
om saltfri vinterväghållning

Kemisk halkbekämpning genom saltning av vägar och gator har sedan 1960-talet i allt större utsträckning kommit att ersätta sandning. Avsikten med saltning är inte att smälta snön, utan att hindra den att få fäste på körbanan. Trafikens inverkan förutsättes därmed för att avlägsna snön från vägytan. Därför kommer metoden till användning främst på högtrafikerade vägavsnitt. Som de flesta känner till uppstår i samband med trafikarbetet efter saltning en besvärande moddbildning. Vad som omedelbart talar för metoden är att man genom saltning i större utsträckning får barmarksunderlag. Denna egenskap har länge ansetts ha en positiv inverkan på trafiksäkerheten. Detta har ansetts (och anses) ha så stor betydelse att det uppväger nackdelar som t. ex. ökad korrosion på fordonen.

Det finns emellertid flera faktorer som gör att man bör ifrågasätta om totaleffekten på trafiksäkerheten är positiv. Bl. a. följande faktorer bör beaktas:

- friktion under pågående moddavröjning
- kvarvarande snösträng i vägmitten
- sikten
- trafikanternas förväntningar (anpassningsförmåga)

Risken för moddplaning och nedsmutsning kan öka och kvarvarande halka bli mer förrädisk då man börjar salta. En förbättring av väglaget leder också lätt till att hastigheten ökar så mycket att en förväntad olycksreduktion uteblir.

Motivet för vägsaltningen är att nedbringa totalantalet olyckor. Det är emellertid mycket tvivelaktigt om denna effekt uppnås. I rapporten Kemisk halkbekämpning – effekt på trafikolyckor (VTI nr 145–1978) redovisas undersökningar, som visar att vägsaltningen saknar positiv inverkan på totalantalet trafikolyckor. Visserligen kan det spåras en viss nedgång i antalet olyckor på rensaltade vägavsnitt, men denna effekt uppvägs av ökad olycksfrekvens på icke saltade avsnitt. Det är därför tvivelaktigt om ytterligare utökning av vägsaltningen kan nedbringa antalet halkolyckor. Överraskningseffekten blir större ju ovanligare ett osaltat vinterväglag är, och trafikanternas förväntningar på framkomligheten kan vara för högt ställda.

En slopad vägsaltning skulle, särskilt under stabilt kyligt vinterväder som under denna vinter, ge ett mera likartat väglag på olika vägavsnitt. Ett sådant väglag skulle eliminera överraskningsmomentet och en större andel dubb-

däck skulle öka fordonens friktion. En inte obetydlig faktor är den förbättrade sikt som kan påräknas i en osaltad trafikmiljö.

Vägsaltet har även andra negativa effekter: upprostningen av bilarna, ökat antal viltolyckor när klövvilt tillfredsställer sitt saltbehov på saltade vägar och lidande hos våra hundar genom infektioner i tassarna.

Det är sedan länge känt att saltet påskyndar rostbildning hos bilarna. Omfattningen av denna rostbildning har dokumenterats i en undersökning utförd 1974 av statens provningsanstalt. Bland resultaten kan nämnas att man under saltningsperioden vintern 1970–1971, i Stockholm uppmätte en metallförlust hos bilar genom rostbildning som var tre gånger större än under den övriga delen av året. Kostnaden för den ökade rostbildningen har inte kunnat beräknas men torde vara betydande.

Det är således inte så helt säkert att vägsaltningen har de positiva effekter som den hittills har tillmätts. Alla torde emellertid vara ense om de redovisade negativa effekterna. Frågan är om inte de senare överväger. I syfte att få ytterligare klarhet i denna fråga bör vägverket genomföra en provverksamhet med återgång till tidigare halkbekämpningsmetoder inom ett område där man under tidigare år har saltat gator och vägar.

Skulle ett sådant prov utvisa en oförändrad olycksfrekvens, bör det övervägas att allmänt frånga saltningen som halkbekämpningssmetod.

Med hänvisning till det anförda föreslås

att riksdagen beslutar att hos regeringen anhålla att sådan provverksamhet med saltfri vinterväghållning som föreslås i motionen initieras.

Stockholm den 25 januari 1979

SVEN ERIC ÅKERFELDT (c)