

[Ministeren for offentlige arbejder.]

tonstrækninger og opsætning af advarselsskilte, indtil forbedringen har fundet sted.

Det er derimod rigtigt, at der er konstateret betydelige fald i friktionskoefficienter på visse nyere motorveje med betonbelægninger. Dette gælder i første række Vestmotorvejens nordlige gren, Motorringvejen og visse dele af Sydmotorvejen. Dette forhold har selvsagt givet vejdirektoratet anledning til at overveje foranstaltninger såvel på kortere som længere sigt med henblik på at fremskaffe en tilfredsstillende friktion for betonveje.

De lave friktionskoefficienter, der blev målt på Helsingørvejen, var baggrunden for, at der i januar 1969 nedsattes en forskningsgruppe med den opgave hurtigst muligt at finde frem til, hvilke ændringer i gældende krav til materialer og udførelsesmetoder der er nødvendige for at sikre en passende friktion af betonkørebaner. Senere har gruppen endvidere påtaget sig at undersøge metoder til forbedring af glatte betonvejes friktionsegenskaber.

Forskningsgruppen består af ingeniører fra statens vejlaboratorium, vejdirektoratet og Danmarks tekniske højskole.

Gruppens arbejde har hidtil i det væsentlige været koncentreret om at finde frem til, hvilke krav der fremover skal stilles til betonmaterialernes sammensætning og betonvejenes overfladestruktur for at sikre tilstrækkelige friktionsegenskaber i en rimelig tid, samt ved etablering af forsøgsstrækninger på Motorringvejen at finde frem til effektive udbedringsmetoder af glatte betonvejes friktionsegenskaber.

Af de anvendte udbedringsmetoder har en mekanisk behugning af betonoverfladen (mejsling) vist sig at have gode friktionsegenskaber og indtil nu god slidbestandighed.

På Danmarks tekniske højskole foretages der i denne sommer på vejdirektoratets initiativ accelererede poleringsforsøg bl. a. med prøver af den mejslede overflade og prøver fra de senest udførte betonbelægninger for så vidt muligt at få et indtryk af overfladestrukturernes levetid, inden en række belægningsentrepriser skal udbydes i efteråret 1970 efter anlægsstoppets udløb.

Det har i mange år været et aktuelt problem for trafik sikkerhedsforskere og vej-

teknikere at forsøge at klargøre, hvilke egenskaber en vej bør have for at være trafikssikker.

Sikkerheden på en vej afhænger bl. a. af tilstedeværelsen af en tilstrækkelig friktion. Men herudover har faktorer som vejens geometriske forhold, lystekniske egenskaber, køretøjernes tekniske standard, kørselshastighed m. m. stor indflydelse på trafikssikkerheden.

I takt med det forøgede slid fra den voksende trafik er friktionsproblemet i de sidste år blevet aktualiseret herhjemme såvel som i udlandet. Dette problem er selvsagt særlig aktuelt for motorvejenes vedkommende. Ved kørsel med høje hastigheder i regnvejr vil aquaplaning, d. v. s. styresvigt som følge af vandhinde, dog ofte være det egentlige sikkerhedsproblem.

Hvad specielt angår friktion, har udenlandske undersøgelser af et stort antal tyske, hollandske og svenske veje vist, at betonveje friktionsmæssigt er ligestillet med eller kun lidt ringere end asfalteje.

Undersøgelser af stærkt befærdede danske betonveje viser, at en del af disse ikke har acceptable friktionsegenskaber. Denne erkendelse er dog af nyere dato.

Så sent som ved årsskiftet 1967-68 regnede man i vejdirektoratet og på statens vejlaboratorium med, at friktionen var god for både asfalt- og betonbelægninger, bl. a. fordi man ikke gennem ulykkesregistreringen fandt tydelige forskelle.

I udlandet har man, bl. a. i England og Frankrig, tidligere fundet en korrelation mellem ulykkesantallet og friktionsniveauet.

Ved de seneste undersøgelser i England foretaget af „Road Research Laboratory“ og „Cement and Concrete Association“, der har undersøgt de sidste 5 års ulykker sammenholdt med målte friktionskoefficienter, har man imidlertid ikke fundet nogen korrelation, der er signifikant.

For danske motorveje har det hidtil ikke — på grundlag af politirapporter over uheld med personskade til følge — været muligt at udpege specielle strækninger med en signifikant sammenhæng mellem ulykkesfrekvens og friktion.

Vi har således i trafikministeriet som nævnt i begyndelsen af min redegørelse ikke vurderet de lave friktionskoefficienter, der er målt på nogle af de nye betonmotor-