

Veivesenet får pepper

■ Knallharde fronter i kampen om veisaltet

Det ble flere trafikkulykker på vinterveiene i Nord-Sverige ble saltet. I sør ble det færre. Veisaltning er omstridt og vanskelig.

STEIN ERIK KIRKEBØEN
TOM A. KOLSTAD (foto)

Norske vinterveier strøs med 200 000 tonn salt.

– Veisaltning reduserer ulykkesfrekvensen med 20 prosent, sier Statens vegvesen, som til og med har en rapport som viser 40 prosent nedgang.

– **Tvert imot, salting gjør vondt verre og øker antall ulykker, hevder motstanderne.**

– Vi har forskning som dokumenterer at salting reduserer antall ulykker, sier Statens vegvesen.

– **Det er et bestillingsverk, vi har tall som viser at veisaltning tar flere liv enn det redder, sier motstanderne.**

Frontene er sylskarpe i spørsmålet om veisaltning. Alle argumenter møtes med motargumenter.

– Å slutte å salte veiene vil både øke risikoen og redusere fremkommeligheten kraftig. Det vil ha dramatiske konsekvenser for landet vårt, sa seniorforsker Torgeir Vaa ved SINTEF i fjor. Nå jobber han i Vegdirektoratet. Og synes motstanderne av veisaltning bør bruke kreftene sine på noe mer samfunnsnyttig: – De kan for eksempel jobbe for Røde Kors.

Skepsis. Men han har ikke folket på sin side. NAF, Norges Automobil-Forbund, foretok en meningsmåling tidlig i høst. Den viste at bare 4,7 prosent av de spurte mente veisaltning er den viktigste faktoren for trafikksikkerhet om vinteren, 38 prosent mente det var veienes tilstand,

vedlikehold og snørydding, mens 19 prosent holdt på vinterdekk.

Men veimyndighetene hører på Vaa, er ikke i tvil om at saltet bedrer trafikksikkerheten, og pøser på med stadig mer. I fjor ble det brukt 200 000 tonn salt på norske veier, 40 000 tonn mer enn vinteren før.

Nøktern. Midt oppe i dette er tidligere professor ved NTNU nå sjefingeniør i Statens vegvesen, professor Harald Norem, en nøktern og nyansert mann. – Det er kanskje derfor ingen bryr seg om det jeg sier, humrer han.

Norem har forsket på alvorlige trafikkulykker i Sverige. Da fant han at på saltede veier i Nord-Sverige var det 20 prosent flere ulykker enn om sommeren. På usaltede veier var ulykkesfrekvensen den samme som om sommeren. Salt økte antall ulykker i nord.

For å gjøre det vanskelig; i sør var det motsatt. Der var det flest ulykker på usaltede veier.

– For at salting skal ha effekt, bør tiden med snø- og isdekke på veien ned i minst 20 prosent. Hvis vi ikke klarer å dette målet, enten på grunn av streng vinter eller manglende innsats, er det tryggere å gi bilistene stabile vinterforhold. Poenget er temperaturen. Man skal være meget forsiktig med å salte hvis det er under åtte kuldegrader, da kan salt gjøre vondt verre. Ved temperaturer rundt null er det ofte helt nødvendig med salt.

Billig og dårlig. Det er i tråd med veimyndighetenes retningslinjer.

– Men de blir ofte ikke fulgt, sier Kjell Gunnar Haugen, tyre-medlem i Stopp veisaltningen. Han har en teori om hvorfor det kjøres på med salt selv når forholdene er ugunstige. – Å salte er ofte den billigste måten å rydde veien for snø, mye billigere enn å rydde skikkelig. Statens



Saltet er en forutsetning for at vi skal kjøre nesten like fort om sommeren som om vinteren, men hva gjør det med trafikksikkerheten? Frontene i krigen om veisaltet er knallharde.

vegvesen lager grunnlaget for vedlikeholdet, men arbeidet er privatisert og konkurranseutsatt. Entreprenørene velger de billigste løsningene.

– I Hallingdal var det en merkbar økning i ulykker etter at salting gjorde vinterdekkene sleipe. I kuleperioder trekker saltet til seg fuktighet som fryser til en hard ishinne. Blir ikke veien brøytet ren før det saltes, sklir bilene i sørpen, og ulykker er et faktum. Haugen tror ikke på myndighetenes undersøkelser, og mener at det er gått prestisje i å tro på saltets velsignelse.

Bedre, men . . . Når forholdene ligger til rette, så bidrar salt til å bedre kjøreforholdene. Der er Norem helt klar. Men det betyr ikke nødvendigvis at trafikksikkerheten blir bedre.

– Nei, bilistene tar ut bedre kjøreforhold i høyere fart, ikke i økt sikkerhet. Bedre, eller tilsynelatende bedre, kjøreforhold gjør at de kjører for fort. Dette gjelder spesielt når det er glatt på hovedveier som til vanlig er saltet. Undersøkelsen fra Sverige viste at hovedveiene i sør bare var glatte i fire prosent av tiden. Men da skjedde 40 prosent av de

alvorlige ulykkene, sier Harald Norem.

Midt i minefeltet klarer han altså å være både for og mot veisaltning. – Ved noen forhold er det nødvendig med salt. Men når det er stabilt kaldt, bør en være forsiktig med å salte, da er andre metoder bedre.

– **Som?**
– Fastsand, som er sand som blandes med kokende vann før den spres. Denne blandingen fryser fast i veien, og skaper gode kjøreforhold så lenge det er stabilt kaldt, sier Norem.

sek@ap.no

KJEMPESALGET FORTSETTER!

-30% på en mengde merkevarer som allerede er nedsatt med 40-70%!

| OUTLETONE.NO | 10-20 (10-18) |
| HØGDAVEIEN 1-3 | 1540 VESTBY |
| 64 95 90 51 |

Enkel veibeskrivelse og kart: www.outletone.no
[Tidligere Det Norske Møbelsenter]

OUT
LET
ONE

VESTBY

for salt

■ Vi bruker 200 000 tonn



Forbruk (i tonn)

Vinter	Salt	Sand
2008/09	200 000	443 000
2007/08	160 000	484 000
2006/07	137 000	386 000
2005/06	166 000	435 000

Kilde: Statens vegvesen 2

Norems konklusjoner

Salt bør primært brukes når det er mye trafikk og høye hastigheter, hyppig temperaturvekslinger +/- 0 grader og ved moderate snømengder.

Sand (fastsand) bør primært brukes når det er begrensede trafikkmengder, mindre hyppige vekslinger mellom pluss- og minusgrader, kaldt, ofte under -8 grader.



Harald Norem forsker på salt og ulykker.

Si din mening

Hva er dine erfaringer med veisaltning? Øker saltet trafikksikkerheten? Saltes det for lite? For mye? Burde man saltet flere veier? Er du villig til å akseptere lavere fart mot å slippe salt?

Aftenposten.no

Tvil om Norad-støttet stiftelse

To styremedlemmer i Fadderbarnas Framtid hevder at organisasjonen bruker mer på administrasjon enn det den lover.

Dette og flere andre forhold er rapportert til Stiftelsestilsynet. Saken ble politianmeldt før jul.

Fadderbarnas Framtid har ca. 4200 faddere, som støtter tilsammen rundt 4600 fadderbarn i India.

Norad har støttet organisasjonen med ca. 20 millioner siden 1994.

Fadderoppør

■ Veldedig organisasjon politianmeldt



Aftenposten torsdag.

Aftenposten fakta

Pengebruk granskes

Både Norad og Innsamlingskontrollen sjekker nå de påståtte forholdene i Fadderbarnas Framtid. Konklusjonen avgjør om Norad vil gi penger også i fremtiden.

ARNFINN MAUREN

Siden midten på 90-tallet har Fadderbarnas Framtid mottatt tilsammen 20 millioner kroner fra Direktoratet for utviklingssamarbeid (Norad).

Da Norad ble kontaktet av styrerepresentanter – som blant annet hevder at organisasjonen bruker langt mer på administrasjonskostnader enn det den lover giverne – besluttet direktoratet å foreta en egen kontroll av organisasjonen.

På bakgrunn av henvendelsene satte Norad umiddelbart i gang en gjennomgåelse

av organisasjonen og organisasjonens arbeid for å undersøke de påståtte forholdene, opplyser underdirektør Gunvor Skancke i Norad.

Rapport avgjør. De siste årene har Fadderbarnas Framtid mottatt årlig 750 000 kroner til et hiv/aids-prosjekt i India.

I en fireårsperiode fra 1998 og frem til 2002 var imidlertid de årlige beløpene over to millioner kroner. Med unntak av uregelmessigheter i økonomiforvaltningen hos en tidligere samarbeidspartner i India i 2006, beskriver Norad samarbeid med organisasjonen som «i hovedsak ryddig». Men nå kan Norad-støtten bli tatt opp til ny vurdering.

Rapporten fra den pågående gjennomgåelsen vil være retningsgivende for om Norad vil yte tilskudd til Fadderbarnas Framtid fremover, sier Gunvor Skancke.

Må redegjøre. Også Innsamlingskontrollen er blitt koblet inn i saken. Den har nå bedt ledelsen i Fadderbarnas Framtid om å kommentere påstandene fra organisasjonens egne rekker om pengebruken i organisasjonen.

Foreløpig kan jeg ikke kommentere saken, utover at vi er blitt gjort kjent med den og har bedt om et svar fra organisasjonens ledelse, sier daglig leder i Innsamlingskontrollen, advokat Børre Hagen.

Organisasjoner som er registrert i innsamlingsregisteret, og underlagt Innsamlingskontrollen, forplikter seg til å bruke minst 65 prosent av det som samles inn til formålet.

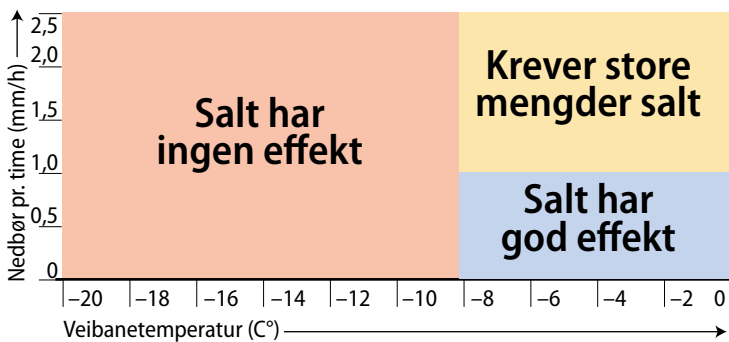
Hvordan denne prosentatsen beregnes, er imidlertid nå under revisjon.

Det er for tidlig å si hvilken beregningsmodell vi vil gå for, men det blir endringer, opplyser Hagen.

arnfinn.mauren@aftenposten.no

Effekten av salt

Salt har god effekt så lenge temperaturen er over -8, og det snør lite. Blir det kaldere, har saltet ikke effekt. Hvis det snør mye kreves det veldig store mengder salt.



KILDE: Harald Norem/Statens Vegvesen

Aftenposten grafikk

Falsk trygghet ender i grøften

Hver syvende bil som er innblandet i bilulykke i vintersesongen kjører på sommerdekk. Ett av motstandernes argumenter mot veisaltning, er at det gir falsk trygghet.

Ifølge statistikken til If forsikring for sist vinter kjørte 14 prosent av personbilene – hver syvende – som var innblandet i ulykker, på sommerdekk. – Vi har ikke vært ute og spurt sjåførene, og vet således ikke hvorfor så mange er dårlig skodd i vintersesongen, sier informasjonssjef Jack Frostad i If forsikring.

Men de har gjort seg noen tanker rundt fenomenet. – Vi lurer på om mange, som mest kjører i byer og på veier som stort sett er godt saltet, rett og slett gambler og tar sjansen på at de kan komme seg gjennom vinteren uten å skifte dekk. Og så kan de ikke det.

Det ser ut til at bilistene må få enda klarere beskjed om at det er uakseptabelt å kjøre med sommerdekk vinterstid, sier Frostad. Det er nemlig fullt lovlig å bruke sommerdekk hele året i vinterlandet Norge. Forsikringselskapene ber myndighetene vurdere på nytt om det fortsatt skal være sånn.

PÅ TEPPE TOPPEN I 43 ÅR, 1967–2010!

JANUARSALG!

Norges største utvalg!

SALONGTEPPER - LØPERE - HELDEKK - KOKOS - SISAL - VINYLFLISER - GULVBELEGG - TEPPERESTER - VINYLRESTER

20-50%

under tidligere pris!

Alle utsalgsvarer er merket med røde priser!

Kun Tvetenveien 55, Bryn/Oslo, innkjøring Nils Hansens vei, tlf.: 22 64 86 40

TEPPEABO

Økte importpriser gir høyere priser fra februar!

ÅPNINGSTIDER:
Mandag – torsdag kl. 09.00 – 20.00
Fredag og lørdag kl. 09.00 – 16.00

Stor gratis parkering ved døren. Enkel adkomst fra Ring 3.

www.teppeabo.no