

Svein Olsen

Fra: Lars Erik Boenaa [lars@wheelie.no]
Sendt: 30. mars 2009 23:47
Til: lars.borger.hansen@naf.no; nils.sodal@naf.no
Kopi: medarbeidere
Emne: EU-kontroll er viktig for trafikksikkerheten
Oppfølgingsflagg: Følg opp
Status for flagg: Flagget

Jeg viser til den presenterte feilstatistikken fra NAF som viser at en av fem biler har alvorlige mangler allerede ved første EU kontroll etter 4 år, og at dette er de samme feilene som går igjen på gamle biler. Jeg kan skrive under på riktigheten av dette. På første EU kontroll satt bakbremsene fast på min bil. Ved neste kontroll satt de fast igjen, og skivene måtte skiftes pga gravrust, ikke pga slitasje. Denne statistikken bruker NAF til å flagge behovet for årlig kontroll. Jeg velger å se det annerledes.

Vegdirektoratet og SINTEF hevder at dagens biler er så godt rustbeskyttet at de tåler salt. Kanskje det, men det gjelder bare karosseriet. Sikkerhetsdetaljer som bremses, styring, elektriske kontakter og elektronikk er ikke rustbeskyttet i det hele tatt og kan heller ikke rustbeskyttes på en god måte. På den ene siden oppfordrer Vegdirektoratet folk til å kjøpe biler med moderne sikkerhetssystemer. På den andre siden pøser de ut enorme mengder med salt som tar knekken på disse sikkerhetssystemene på kort tid.

NAF har også hevdet at første generasjons elektronikk var dårlig, og at elektronikken på dagens biler er langt bedre. Jeg sier vent med den dommen til dagens biler er blitt 10 år og har vært utsatt for like mye salt som biler med første generasjons systemer har lidd under.

Før i tida var vi engstelige for å ta ferge fordi vi kunne få sjøsprøyt på bilen. Når vi nå er så uheldige å kjøre etter en saltbil som sprer 35 % saltoppløsning, vil det være godt for bilen om vi etterpå vasker den i sjøvann. Innen bilen vil saltvannsdåpene forstøves som en aerosol og trenger inn overalt gjennom mikroskopiske sprekker. Derfor er bakbremses, bremseser og bakstilling spesielt utsatt. Sikkerhetssystemene arbeider gjennom bremsene, og når disse ikke virker tilfredsstillende pga rust, vil heller ikke sikkerhetssystemene fungere. Nye førere er vant med sikkerhetssystemene og stoler på disse. Når systemene plutselig ikke virker eller kanskje til og med virker i motsatt retning, har de ikke lært å takle situasjonen.

I hjuloppheng får støtdempere, gummiforinger, bærekuler og styrekuler kortere levetid i konstant saltsprut, og bærebuer og traverser ruster.

Lysfeil kan også tilskrives salt. Jeg har erfart det selv. Saltet kryper inn i pære- og relekontakter, og lysene kan da virke tilfeldig. Hvis folk sjekker lysene før kjøring, kan de virke, mens de kort etter slukner når kontaktene blir varme pga den forhøyede motstanden.

Når det gjelder dekk, har folks vaner endret seg katastrofalt pga saltet. Forsikringsselskapet If har i mange år påvist at ca 20 % av skadebilene i piggdekk sesongen hadde kjørt på sommerdekk. Dette er bare toppen av isfjellet siden man må regne med at på langt nær alle som kjører på sommerdekk om vinteren havner i ulykke. Vegdirektoratet har i mange år garantert bare, svarte hovedveger om vinteren. Dette har medført at folk kjører på sommerdekk og steingamle, utslitte vinterdekk. Dette ser jeg i praksis som driver av egen dekkbutikk. På dager med vanskeligst føreforhold kommer det stadig inn biler for skifting av dekk som ikke engang kan godkjennes på sommerføre. Når det dannes kø foran lyskryss på glatt føre, kan man gjerne sjekke dekkene på køskaperne i stedet for å klage på brøyting og strøing. Folk reiser mye til syden og har der tatt opp lærdommen om å slite ned dekkene helt til de ikke holder på lufta mer. Våre tellinger på parkeringsplasser tyder på at kun 40 % kjører på gode vinterdekk. Av de resterende kjører 40 % på for dårlige vinterdekk og 20 % på sommerdekk. Det er allerede 10 år siden Sverige innførte påbud om bruk av vinterdekk om vinteren etter at de hadde erfart mange stygge ulykker på sommerdekk i kombinasjon med svart is på saltede veier. Med over en halv million medlemmer burde NAF bruke sin påvirkningskraft til å få fram et tilsvarende påbud i Norge sammen med krav om minst 5 mm mønsterdybde slik de har hatt i Japan i snart 20 år.

Framfor alt bør nå NAF innse at årsaken til den høye feilprosenten fra EU kontrollene er salting og ikke at det er for lenge mellom kontrollene. Organisasjonen Stopp veisaltingen skulle gjerne ha hatt NAF med på laget i arbeidet med å få stoppet eller i det minste redusert den vanvittige saltingen vi er vitne til. Det finnes ikke noe bevis for at salting redder liv. SINTEF's rapport som etter sigende skal bevise denne sammenhengen, er et

rent bestillingsverk der formelverket er feil. Vegdirektoratet har også holdt hemmelig en rapport fra 1992 som beviser at salting av hovedveiene gjør det glattere å kjøre på sideveiene, presis som folk i Tromsø klaget på da saltingen ble innført der omkring 1990. Denne rapporten har jeg nå fått frigjort. Derimot er det ettertrykkelig bevist at salting påfører bilparken enorme rustskader som både er skjemmende, verdireducerende og ikke minst trafikkfarlige. Tilfellene der salting har vært medvirkende eller direkte ulykkesårsak begynner nå å bli mange.

Som bileiernes organisasjon venter jeg at NAF nå tar skjeen i en annen hånd og taler saltgutene midt i mot. Denne galskapen kan ikke fortsette.

Med håpefull hilsen
Lars Erik Bønå
Tlf 45200651