

Hol 26.mai 2007

Statens Havarikommisjon for Transport
Postboks 213

2001 LILLESTRØM

RAPPORT ANGÅENDE ULYKKE VED ROBRU DESEMBER 2005

Vi har med stor interesse lest rapporten som Havarikommisjonen(SHT) har utarbeidet etter den tragiske ulykken ved Robru i desember 2005 der to personer omkom. Det er svært bra at vi har fått en havarikommisjon som undersøker ulykker på veiene som på et selvstendig grunnlag identifiserer feil eller mangler som kan svekke trafiksikkerheten.

Vi har tidligere sendt et brev til SHT der vi redegjorde vi for hvem vi er og hva vi jobber med. Vi skal derfor ikke gjenta så mye av det nå, bare trekke fram noen hovedelementer. Og for å slå det fast med en gang - vi er minst like opptatt som alle andre av å få redusert ulykkene på veiene. Det vi har satt hovedfokuset på, er bruk av salt på vinterveiene. Vårt arbeid resulterte i en rapport som vi utgav i 2004. For ordens skyld vil vi minne om at i gruppen vår er det personer med forskjellig bakgrunn og yrker, deriblant flere yrkessjåfører som daglig kjører Hallingdal – Oslo.

Vi har i de siste årene sett en ekstrem økning i bruk av salt på de norske veiene. Sist vinter nærmet forbruket seg 200 000 tonn. Det er en fordobling på noen få år. Og dessverre - sist år gikk faktisk ulykkestallene opp her i landet. I Sverige derimot har en valgt en annen strategi. Der er forbruket av salt halvert de siste ti årene. Resultatet er svært gledelig. Ulykkestallene har gått ned år etter år, og i 2006 hadde de det laveste ulykkestallet siden annen verdenskrig. Hva kan grunnen være til at man velger så forskjellig praksis? Kanskje vi har noe å lære av svenskene? Tallene forteller i alle fall sitt tydelige språk.

Vi erkjenner og er enig i at salt har sin berettigelse i visse sammenhenger. Selvfølgelig er tørre og bare veier tryggest, men virkeligheten for oss som ferdes på veiene forteller oss at i Hallingdal er veien omtrent aldri tørr om vinteren. En får ofte et uberegnelig føre fordi våt veibane fort går over til isete vei. Og det er ikke det blotte øye i stand til å oppdage, og det er dette som skaper problem. Dette har vi dokumentert med mange friksjonsmålinger. Blant annet på en vilkårlig dag uten nedbør hvor både eksperter på friksjonsmålinger fra flyplass og presse var med, opplevde vi på en salta vei at friksjonen varierte mellom 0,28 og 0,40 på en strekning på under 2 mil! Slik er virkelighetens verden. Veien ser våt og ”ufarlig” ut. Dermed øker farten, og når en ulykke da inntreffer, blir utgangen veldig ofte svært tragisk.

Som nevnt utga vi en rapport i 2004 hvor vi blant annet analyserte ulykkestallene på to usalta veier med den salta veien i Hallingdal. Vi la vekt på at veiene som skulle inngå i studien, var

sammenlignbare med hensyn til noenlunde tilsvarende klimatiske forhold og trafikkgrunnlag. Analyseperioden gikk over 3 år, og i den perioden viste det seg at sannsynligheten for å bli involvert i en ulykke var større på den salta veien i forhold til de usalta. Det er svært viktig å legge merke til at i vår undersøkelse baserte vi oss på faktiske ulykker på de forskjellige veiene, ikke beregnede tall slik andre studier gjør.

Vegvesenet sendte vår rapport til SINTEF og bestilte der en uttalelse på denne. SINTEF utarbeidet så en rapport på grunnlag av vår opprinnelige rapport, som det tyder på at SHT benytter og henviser til i sitt arbeid. Dermed blir vi indirekte involvert, og vi synes det er korrekt at vi tilkjennegir på hvilket grunnlag SINTEF legger fram sin rapport. Rapporten fra SINTEF analyserer ikke spesifikt ulykkestall eller klimatiske forhold i Hallingdal. Innholdet baserer seg på et generelt grunnlag. I de rapportene vi har sett fra SINTEF, inngår en stor del av det analyserte veinettet i kystnære strøk og ofte med sterkt trafikkerte veier. Altså forhold som ikke samsvarer med de klimatiske og trafikale forholdene vi har i Hallingdal. For ordensskyld bekreftet SINTEF at det ikke var noen feil i våre beregningsmetoder.

Vi tillater oss å komme med noen spørsmål i forbindelse med rapporten som Dere har utgitt. I rapporten henviser SHT både til politiet og vegvesenet som begge beskriver veibanen som våt/glatt og med sannsynligvis en glatt hinne i hjulsporene i det tidsrommet hvor ulykken skjedde. I konklusjonen skriver SHT at ”Føreforholdene medvirket til at bilen ble ustabil på veien”.

Med det som her er nevnt, synes vi det er naturlig å stille noen spørsmål angående føre: Hvorfor var veibanen glatt og da i særdeleshet - hvorfor hadde det sannsynligvis dannet seg en glatt hinne i veibanen? Var det like glatt over en lengre strekning eller var det variasjoner? Hadde den glatte hinnen blitt dannet av naturgitte forhold eller var det et føre som delvis var menneskeskapt ved bruk av salt? Hvilke endringer skjer med dekkgummiens egenskaper når porene i dekket blir fylt med snøslaps iblandet salt? Vi kan ikke se at SHT vier disse spørsmålet noen stor oppmerksomhet og det forundrer oss. Etter det vi kan se, ble det ikke tatt friksjonsmålinger i området, ei heller ble temperaturen i veibanen målt.

Vi skal begrunne hvorfor vi synes disse spørsmålene er så sentrale. Statens vegvesen benytter i Hallingdal og Hemsedal barvegstrategi. I ”saltavisen” som vegvesenet distribuerte i Hallingdal oktober 2003, beskriver de når det skal saltes i Hallingdal:

- når det er meldt snø eller snør allerede
- når det er meldt værromslag med svingning forbi 0 grader
- når det er meldt lavere temperatur
- når det har lagt seg issåle på vegen eller er fare for ising
- det saltes før og under snøfall for å hindre at snøen kleber seg til vegdekke

Med slike retningslinjer betyr det at salt er svaret og løsningen på så godt som alle typer vær – og føreforhold. Da stiller vi spørsmålet – stemmer det med virkeligheten? Å bl.a. salte før og mens det snør, er etter vår oppfatning veldig problematisk og kan gi svært uberegnelig føre.

Når det saltes, legges det på en saltmengde som sikkert er ideell der og da. Men når salt smelter snø og / eller is, vil saltkonsentrasjonen bli redusert samtidig som temperaturen i veibanen går ned. En lager en kuldeblanding. Da er det opp til de stedlige forholda og avgjøre om eller når vann skal omdannes til is-krystaller og danne is. Faktorer som er avgjørende er saltkonsentrasjon, luftfuktighet og temperatur i luften og på veien. Dette er forhold som det ikke er gitt noen å forutsi om eller når det vil skje, og det aller verste - en vil fort få lokale variasjoner. Det er det samme prinsippet som benyttes i alpinanlegg når forholda for løperne er dårlige p.g.a. løs snø. Da saltes det for å få ned temperaturen i snøen så den fryser og blir fast.

Vår skepsis til bruk av salt i en del sammenhenger har vi forsøkt å belyse etter beste evne i forskjellige fora. Men det er vanskelig å komme i en konstruktiv dialog med de ansvarlige. Det virker som det er forbeholdt noen få personer og instanser å fremføre hva som tilsynelatende er

fakta når det gjelder bruk av salt. Det finns imidlertid mange fagpersoner i Norge innfor forskjellige felt som kan bidra og belyse problematikken rundt bruk av salt. Disse kan sitte inne med kunnskaper som kunne bidra til en bedre løsning. Men viljen til i det minste å lytte til andre, virker fraværende. Vi har alle sett og hørt om skandalene med veitunnelene som er avdekket den siste tiden. På bakgrunn av det som er kommet fram i media, kan det tyde på at i den saken også kunne det vært fornuftig å lytte til råd eller være i dialog med andre fagmiljøer for å få den optimale løsningen.

Vi ser kanskje at det begynner å bre seg en mer nyansert holdning hos enkelte personer som arbeider innen veisektoren også. I den senere tiden har det kommet uttalelser som tyder på det. Det er med interesse vi har registrert hva Kurt Haarberg, fagsjef for drift i Mesta uttalte 29.11.2006:

”Mens mange tror at salting er det eneste som nytter for å fjerne is fra veidekket – nær sagt i all slags vær – så er dette feil. Blant annet har salting i snøvær tilnærmet null effekt. For redusert og riktigere saltbruk vil bidra til at veiene blir tryggere å kjøre på – blant annet fordi salting ved feil temperatur og værtype faktisk gjør veiene glattere”.

Liknende uttalelse er også kommet fra veimyndighetene på Vestlandet, som også er skeptisk til salting i forbindelse med snøvær.

Vi kan også nevne at det foreligger en rettskraftig dom fra en trafikkulykke som skjedde på Rv.7 i desember 2005. Veien var saltet like forut for ulykken. Men på ulykkesstedet var veien glatt og føreren mistet kontrollen av bilen og havnet i ei elv. Heldigvis klarte han å komme seg ut i tide, ellers ville han druknet. Bilføreren ble frifunnet for det som skjedde. Derimot la retten ansvaret på veivedlikeholdet fordi saltet kunne gjøre veien uberegnelig glatt.

Vi regner med at SHT er godt kjent med saltets fysiske egenskaper. Men vi kan ikke se at det har vært gjenstand for noen særlig oppmerksomhet i Deres rapport.

I konklusjonen hevder SHT at ”Det ikke er grunnlag for å si at den valgte barvestrategi ikke er riktig for denne strekningen”. Er dette en selvstendig konklusjon på bakgrunn av egne analyser og vurderinger? Eller er det et standpunkt hentet fra rapporten som veivesenet bestilte hos SINTEF?

Dette er noen refleksjoner vi har gjort oss etter å ha lest den grundige rapporten Deres. Vi fra vår organisasjon imøteser et svar på dette brevet. For å sikre - så langt det er mulig - at lignende forhold ikke oppstår i fremtiden, ber vi om noen kommentarer til våre synspunkter og spørsmål.

Med hilsen
Stopp Veisaltingen

Kjell Gunnar Haugen

Trond Ødelien

Kopi av brevet er sendt:

Prosjekt ”Trafikktryggleik i Hallingdal, TTiH ” v /prosjektleder Knut Erik Jetlund
Lensmannskontora i Hallingdal og deres representant i TTiH v/lensmann Geir Vidme