

Stopp Veisaltingen
Ulstadveien 27
7540 Klæbu

Postadresse:
7465 Trondheim
Besøksadresse:
S.P. Andersensv. 5
Telefon:
73 59 46 60
Telefaks:
73 59 46 56

Foretaksregisteret:
NO 948 007 029 MVA

Att. Kåre Arvid Denholm

Deres ref.:

Vår ref.:

123/07 / 570 / TVA

Direkte innvalg:

73 59 46 73

Trondheim,
2007-11-23

Salting og trafikksikkerhet

A

Viser til deres brev datert 12. november 2007 hvor det avslutningsvis heter:

"Med de statistiske metodene som hittil har vært presentert, måler man effekten av tiltakene i ettertid. Vi har inntrykk av at forskerne ikke vet på forhånd om tiltakene vil slå positivt eller negativt ut på friksjon og trafikksikkerhet, men driver en tilsynelatende prøve- og feileteknikk med trafikantenes liv som innsats. Vi føler oss overbevist om at man ved hjelp av teknologi må kunne forutsi effekten av tiltakene på forhånd, og hører gjerne deres synspunkter."


Utgangspunktet for den første landsomfattende undersøkelsen "Salting og trafikksikkerhet" som ble rapportert i 1995 var at Statens vegvesen ønsket å få dokumentert den trafikksikkerhetsmessige effekten av sin saltpolicy. Gjennom to uavhengige metoder ble det konkludert med at salting har en ulykkesreducerende effekt på 20 %. Som De referer i Deres brev fant vi enda større effekter ved analyser av et ti år nyere datamateriale. Resultatene er så entydige at eneste naturlige konklusjonen ut fra trafikksikkerhetshensyn er at det bør benyttes salt der det ligger til rette for salting.

Studier av saltingens effekt på trafikkulykker er et godt eksempel på at det gjennom forskning er mulig å etterprøve hvor store effekter en har av et vegtiltak. I eksemplet med salting har vegholder innført et tiltak som i utgangspunktet skal tilsi en positiv trafikksikkerhetsmessig effekt, men hvor det har vært nødvendig å framskaffe et statistisk materiale for å slå fast hvor store effektene er.

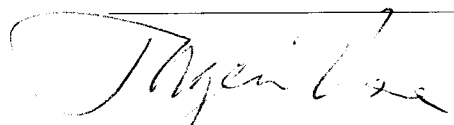
Når det gjelder den metodiske innfallsvinkelen "Stopp Veisaltingen" foreslår med å bruke teknologi for å kunne forutsi effekten av tiltakene på forhånd, er det nettopp den framgangsmåten vi arbeider etter. Begrepet "teknologi" kan utvides til å innbefatte framskaffing av kunnskapsstatus på det aktuelle området. I eksempelet med salting, ble det først gjennomført et forprosjekt som ble rapportert i 1991. Forprosjektet ga grunnlag for en arbeidshypotese om at salting har en trafikksikkerhetsmessig effekt, men det var vanskelig å anslå hvor stor effekten var på bakgrunn av erfaringsmaterialet som forelå på det tidspunktet. Forprosjektet konkluderte med at det var nødvendig å gjennomføre en større undersøkelse for å få verifisert effektene av den etablerte saltpolicyen. Vi innestår derfor fullt ut for det metodiske grepet som er tatt i de undersøkelsene vi har utført rundt salting og trafikksikkerhet.

Dessverre er det slik at det fortsatt skjer mange trafikkulykker på norske vinterveger, og vi ser at det fremdeles er behov for mer kunnskaper innenfor fagområdet vinterdrift av veger. SINTEF er opptatt av å bidra med vår kompetanse til å få ulykkestallene ytterligere ned, og da selvsagt fortsatt med en forskningsrettet innfallsvinkel. Vi imøteser derfor også det initiativet Statens vegvesen Vegdirektoratet har tatt med å sette i gang flere etatsprosjekter med fokus på økte kunnskaper om drifting av vegnettet. Særlig forventer vi at Salt SMART skal frambringe resultater som vil danne grunnlag for ytterligere metodeforbedringer.

Med vennlig hilsen
for SINTEF Teknologi og samfunn
Transportsikkerhet og -informatikk



Ragnhild Wahl
Ragnhild Wahl
Forskningsjef



Torgeir Vaa
Prosjektleder