



Stopp Veisaltingen

Interesseorganisasjon mot veisalting i Norge

www.stoppveisaltingen.no

Klæbu den 13. desember 2007.
Ulstadveien 27.

**Til SINTEF Teknologi og Samfunn,
Transportsikkerhet og informatikk,
v / Torgeir Vaa,
7465 TRONDHEIM.**

Med henvisning til SINTEF's brev 2007-11-23, takker vi for raskt og fyldig svar.

Deres ref.nr: 123 / 07 / 570 / TVA.

Salting og trafikksikkerhet.

Vi skjønner at Vegdirektoratet i 1995 hadde behov for å etterprøve og dokumentere effekten av sin saltpolicy som de hadde tvunget igjennom tross massiv og årelang motvilje fra flere av sine fylkesvegsjefer. Gjennom mer enn 20 år hadde Vegdirektoratet arbeidet for svarte stamveger, kun basert på en teori om at det ville gagne trafikksikkerheten.

SINTEF's analyser, både den i 1995 og senere revisjoner som baseres på nyere datamateriale, er, såvidt vi kan se, forankret i formelmaterialet på side 16 i MITRA nr. 02/95 (SINTEF rapport STF63 A95003, kapittel 3 Metode, valg av kontrollmateriale). Her måler man effekten av saltingen ut fra ulykkesendringen på det usaltede kontrollvegnettet i samme periode. På denne måten mener man å ha korrigert ulykkesutviklingen før/etter salting for generelle endringer som landsomfattende trafikksikkerhetstiltak, endringer i klima- og føreforhold, den generelle trafikkutvikling, den generelle fartsutvikling samt generelle endringer i bilparkens sammensetning med hensyn på bilers aktive og passive sikkerhet samt fordeling mellom lette og tunge biler.

Dette synes troverdig i utgangspunktet, men dere har ikke tatt høyde for at salting av hovedvegene kan medføre økt ulykkestall for kontrollstrekningene. Uansett hvor mye ulykkestallet på de usaltede kontrollstrekningene måtte øke som følge av at hovedvegene saltet, så fører det bare til at dere korrigerer forventet ulykkestall på saltet vegnett tilsvarende oppover. Videre beregning etter formelverket vil da vise en stadig økende positiv trafikksikkerhetseffekt av saltingen. Når man så konkluderer at trafikksikkerhetseffekten likevel ikke er 20 %, men hele 40 %, må varselklokkene begynne å ringe. Før man setter dobbelstrek under svaret, skal man realitetsvurdere resultatet. Hvis saltingen har gitt 40 % ulykkesreduksjon, hvorfor har vi da fortsatt så mange ulykker?

Vegholder har, som nevnt i SINTEF's brev, innført et tiltak som i utgangspunktet skal tilsi en positiv trafikksikkerhetseffekt. SINTEF's oppgave som nøytral forskningsinstitusjon skulle da være å framskaffe et statistisk materiale for å slå fast hvor store effektene var, og om de var positive eller negative. Dersom en metode som den anvendte skal benyttes, så må formelverket være nøytralt, dvs. effekten av salting skal like gjerne kunne bli negativ som positiv. Det er ikke mulig med dette formelverket. Formlene forutsetter en positiv trafikksikkerhetseffekt av saltingen!

I tillegg har dere begått den feilen å jevnføre ulykkesbelastningen om vinteren med sommerulykkene på samme strekning til tross for at forholdene er totalt forskjellige. Sommeren medfører dårlig sikt pga vegetasjon, veksling mellom sol og skygge, syklende barn, trillende baller, løse husdyr osv., mens vinteren på samme strekning betyr akende barn, brøytekanter, snølagring nær kryss, nedsnødde skilt, snøfokk, mørke, elgpåkjørsler etc.

Hva kan så påvirke trafikksikkerheten på de usaltede kontrollstrekningene når de samme bilene også trafikkerer de saltede hovedvegene?

1. Førerens aktsomhet påvirkes negativt. Passering fra saltet til usaltet veg har samme effekt som når man møter den første snøen om høsten. Det gir alltid ulykkesøkning, og ved salting får man denne effekten flere ganger daglig.
2. Fartsnivået påvirkes negativt. På saltet veg øker hastigheten, og man setter den ikke ned tilstrekkelig ved overgang til usaltet veg.
3. Føret påvirkes negativt. Saltvann trekkes med hjul og understell og gir kuldeblanding og glatt vegbane.
4. Sikten påvirkes negativt. Salting gir tilgrisede lykter og ruter og hard vindusviskergummi.
5. Sikkerhetsutstyret på bilene påvirkes negativt. Samspillet mellom mekaniske og elektroniske systemer påvirkes. Bremseskiver og -rør ruster, caliperne setter seg fast, elektriske kontakter irrer og feiler, elektronikk som styrer ABS, ASP og ESP svikter. Ferske sjåførere har ikke lært å ta inn en skrens eller bremse uten ABS. Hva skal man gjøre når disse systemene plutselig ikke virker eller virker mot sin hensikt? Stort antall bilbranner har startet i ESP sentralen pga salting.
6. Dekkenes grep påvirkes negativt. Gummien nedkjøles, våtslipet og tilgrises på saltet veg og piggene løsner i gummi, legger seg ved katastrofebremse og virker som skøytestål i stedet for pigger.
7. Dekkstandarden reduseres. Stadig flere kjører på sommerdekk og utslitte vinterdekk fordi hovedvegene ventes å være bare.

Som man ser, har vi ikke vært istand til å se én eneste faktor ved saltingen som påvirker trafikksikkerheten på de usaltede vegene i positiv retning. Derimot ser vi en rekke negative effekter, og dere har ikke vurdert noen av dem i rapporten. Dere har tvert imot vurdert en trafikksikkerhetseffekt på kontrollvegnettet som følge av saltingen av hovedvegene som ikke eksisterende. Alle disse effektene som vi har påpekt, vil virke til å øke ulykkestallet på de usaltede vegene når hovedvegene saltes. Det tragiske er da at denne ulykkesøkningen også vil øke trafikksikkerhetsgevinsten ved salting beregnet etter SINTEF's formelverk. Det er nettopp det som har skjedd når dere nå har revidert tallet fra 20 til hele 40 %.

Forprosjektrapporten fra 1991 dokumenterte ikke at det var saltingen som ga positiv effekt på ulykkestallet, men derimot det faktum at vegen ble slett i stedet for å ha dype hjulspor. Det kunne man også ha oppnådd med andre midler.

Vi kan akseptere at man utvider teknologibegrepet til også å omfatte framskaffing av kunnskapsstatus, men da må man også forstå de grunnleggende tekniske og fysikalske lovene som beskriver situasjonen. I SINTEF's rapporter finner vi ikke spor av en slik forståelse, og derfor må vi dessverre betegne den rapporterte forskningen som et **faglig mangelfullt bestillingsverk**.

Det er positivt at Vegdirektoratet avsetter forskningsmidler til trafikksikkerhetstiltak, men slik vi har fått beskrevet Salt SMART prosjektet, burde det i stedet hete SED (salt enda dummere) fordi salting av hjulsporene i kulde vil gi livsfarlige kjøreforhold. Vi skal likevel ikke benekte at salting kan være riktig i enkelte spesielle situasjoner.

Vegdirektoratet har kommet dithen at man har måttet innse at saltingen gir store miljøskader, men skjuler seg, med bakgrunn i SINTEF's rapporter, bak påstanden om at salting likevel må kunne forsvares av hensyn til trafikksikkerheten. Det finnes imidlertid ikke grunnlag for å si at salting redder liv, snarere tvert imot. Vi håper SINTEF vil tenke seg om og innse at "forskning" i samme gate som tidligere vil medføre at stadig flere uskyldige liv går tapt, og at fallet for SINTEF's vedkommende vil bli stadig større og mer smertefullt den dagen bobla sprekker. Harald Norems undersøkelser i Sverige bekrefter det vi allerede har visst i mange år ut fra teknologiske betraktninger, og vi betegner dagens norske saltpolicy som den moderne versjonen av eventyret "Keiserens nye klær".

Hilsen
Stopp Veisaltingen.

Leder: Kåre Arvid Denholm.

Kopi: Vegdirektøren. Samferdselsministeren. Miljøvernministeren.