

**TIL MEDLEMMENE I TRANSPORT- OG  
KOMMUNIKASJONSKOMITEEN  
PÅ STORTINGET**

*Lars Erik Bønå*  
Kirkeringen 14  
7080 HEIMDAL  
Tlf.: 45200651  
Fax: 73941098  
Epost: [lars@wheelie.no](mailto:lars@wheelie.no)  
Org.nr.: NO 982 791 669 MVA

Trondheim 25.01.2007

**VEISALTING OG TRAFIKKSIKKERHET**

Interesseorganisasjonen Stopp veisaltingen har gjennom et stort frivillig arbeid dokumentert betydelige miljøskader fra veisaltet, spesielt skader på drikkevannskilder. På dette grunnlaget har de kontaktet en rekke offentlige institusjoner og miljøorganisasjoner, men uten å få gehør. Fra samtlige hold svares det at Vegvesenet har lov til å forurense, og at miljøskadene fra veisaltingen er en pris man må betale av hensyn til trafikksikkerheten.

Min hensikt med dette utspillet er å komme med alternative og utfyllende opplysninger om trafikksikkerhet knyttet til veisalting, slik at ikke viktige miljøtiltak skal hindres av en skremselspropaganda om høyere trafikkdødelighet. Det er faktisk slik at veisaltingen er den moderne historien om "Keiserens nye klær".

Myten om at veisalting redder liv, er skapt av analyser som SINTEF har utarbeidet på oppdrag fra Vegdirektoratet. Som ledd i disse analysene ble det utviklet beregningsformler for å fastslå i hvilken grad veisaltingen øker trafikksikkerheten. Første analyseomgang konkluderte at saltingen reduserte trafikkulykkene med 20 %, og denne læren har nå vært dosert en del år. I 2006 fikk SINTEF i oppdrag fra Vegdirektoratet å revidere disse analysene med bakgrunn i nyere datagrunnlag. Resultatet var at SINTEF oppjusterte den antatte trafikksikkerhetseffekten av salting til hele 40 %, tilsynelatende uten å realitetsvurdere svaret.

Vi ser nå en kraftig økning av vinterulykker, spesielt på saltede veier. Tar man med i vurderingen at saltforbruket har økt betydelig år for år og kompenserer for SINTEF's beregningsresultat som tilsier at det faktiske ulykkestallet tross alt bare er 60 % av det det ville ha vært uten saltet, skjønner man lett at analysene ikke har rot i virkeligheten.

Tilsvarende ulykkestall fra Sverige viser en kraftig nedgang. Forskjellen mellom norsk og svensk vintervedlikehold er at Norge har øket bruken av veisalt betydelig, mens Sverige har gjennomført en tilsvarende reduksjon. I tillegg innførte Sverige for få år siden et påbud om bruk av vinterdekk i vinterhalvåret. Det har vi ikke i Norge, og tall fra forsikringsselskapet If viser at så mye som 22 % av skadebilene i piggdekkperioden hadde kjørt på sommerdekk. Folk skifter ikke til vinterdekk lenger fordi Vegdirektoratet har garantert bare hovedveier.

SINTEF's analysering og beregning av trafikksikkerhetsgevinsten ved salting hadde som utgangspunkt å sammenligne ulykkesstatistikken på saltet veistrekning med tilsvarende ikke saltet veistrekning over en viss tidsperiode. Analysen er grunnleggende feil fordi:

1. Beregningsresultatet er forutbestemt idet formlene ikke åpner for et mulig negativt resultat for saltingen.

2. Man gikk ut fra at ulykkesfordelingen mellom de sammenlignede veistrekningene var lik sommer som vinter. Da glemte man at siktproblemene er vidt forskjellige pga vegetasjon om sommeren og snøkanter om vinteren, og at man kan ha akende barn om vinteren og barn som løper etter en ball om sommeren.
3. Man gikk ut fra at ulykkesantallet på den usaltede strekningen ikke ble påvirket av at tilstøtende veier ble saltet. Her har man ikke vurdert det faktum at dekkenes grep på snø og is reduseres betydelig etter kjøring på saltet vei og at sikten også reduseres pga tilgrisede lykteglass og ruter. Derfor var det feil når SINTEF antok at økende ulykkestall på den usaltede strekningen i analyseperioden var en naturlig svingning som også måtte tillates på den saltede strekningen uten at man skulle registrere dette som en økning forårsaket av saltingen.
4. Et folkeopprør i Tromsø om at tilstøtende veier ble glattere etter at salting av hovedveiene startet, ble møtt med et motnotat fra SINTEF. Prosjektgruppen hadde imidlertid ingen tekniske forutsetninger for å vurdere dette. Folks oppfatning av føreforholdene var riktig. Tilstøtende usaltede veier blir glattere.
5. Ved kjøring på våt, saltet vei blir dekkenes overflate blankpolert, og alt som blir igjen av porer i overflaten, fylles av asfalt og saltrester. Gummioverflaten blir som en velsmurt ski. Det er merkelig at alle aksepterer at en skisåle må rubbes for å gi feste, og at en rensket skisåle glir dårlig, mens man ikke vil lytte til at det samme gjelder for bildekk! I tillegg blir dekkene nedkjølt av kuldeblandingen salt/snø, og gummien mister dermed fleksibilitet. Da griper den enda dårligere på usaltet vei.
6. Ved kjøring med piggdekk på hovedsakelig bar, saltet vei, vil piggene i piggdekkene løsne i gummien. Ved katastrofebremser vil de da legge seg, og dette medfører at de virker som skøytestål i stedet for pigger, og bilen vil skyte fart.

Denne vinteren har det florert av alvorlige ulykker på- og nær saltede veier. Til tross for at Vegvesenet har utvidet det saltede veinettet år for år og pøst på mer salt enn noen gang, har antall drepte og skadde i trafikken økt kraftig. Dette er samme situasjon som man hadde i Sverige for noen år siden. Karakteristisk for de styggeste ulykkene i Sverige på den tiden, var at ulykkesbilene kjørte på sommerdekk. Det man da gjorde i Sverige, var å innføre påbud om bruk av vinterdekk i vintermånedene, samtidig som saltingen ble redusert. Nå viser ulykkesstatistikken i Sverige kraftig nedgang. I Norge har forsikringsselskapet If kunngjort at så mye som 22 % av deres skadebiler i piggdekkperioden har kjørt på sommerdekk. Den sjansen tar folk fordi Vegvesenet garanterer svarte hovedveier. Det er altså ikke bare utenlandske vogntog som er dårlig skodd.

Undertegnede var 16. mars 2006 teknisk sakkyndig vitne i Ringerike Tingrett for en gammel mann som stod tiltalt for uforsiktig kjøring etter at bilen hans fikk skrens på saltet vei og havnet på taket i ei elv. Jeg førte bevis for at ulykken skyldtes veisalting, og mannen ble enstemmig frikjent. Det er altså etablert rettspraksis for at veisalting medfører ulykker.

Det var tilsvarende føreforhold da den polske bussen forulykket på fylkesgrensen mellom Hedmark og Sør-Trøndelag. Bussen kom fra saltet vei med våte, nedkjølte dekk inn på blank, kald is. Det virker som såpestykke på vått badegulv. Havarikommisjonen konkluderte at ulikt tidspunkt for salting i de 2 fylkene var årsak til ulykken, men jeg vil være mer konkret. Veien i Hedmark var veien våt pga salting, og fuktighet ved kuldegrader er farlig. Veien i Sør-Trøndelag ble saltet dagen før slik at saltlaken var blitt vannet ut til den frøs. Når en saltet vei fryser, er islaget usynlig fordi veien er svart. Dette gjør at føreren ikke oppdager at det er glatt før det er for sent. En rekke stygge ulykker vitner om dette. I tilfellet med den polske bussen, ville den ha kjørt sakte og kanskje også brukt kjettinger hvis det hadde vært naturlig vinterføre

i Hedmark. I SINTEF's rapporter påstås det at veisalting gir større andel av bare, tørre veier. Det er ikke tilfelle; saltede veier er som regel våte eller dekket med et tynt, usynlig lag av seig, glatt sjøis.

Et annet fenomen er salting i snø i stedet for brøyting. Da dannes en kuldeblanding tilsvarende det man brukte til å fryse iskrem før hjemmefryserne kom på markedet. I en slik kuldeblanding felles det ut vann som fryser på bakken. Oppå denne ishinna ligger salt/snøblandingen helt uten bindekrefter, enten som vått slaps eller som pudder. Dette er den andre typen livsfarlig føre som skapes av veisalting, og det så vi resultatet av ved den ferske ambulanseulykken i Drammen. Vegvesenet nærer frykt for at snø skal feste seg til bakken. Derfor innførte de den såkalte preventive saltingen. Kjemisk riktig blandingsforhold mellom salt og snø ligger imidlertid innenfor et svært begrenset område. Det er umulig å forutsi hvor mye det skal snø og derfor like umulig å dosere ut riktig mengde salt. Salting før og under snøfall må derfor opphøre. Man kan ikke eksperimentere med slikt. Eneste forhold der man kan forsvare salting, er når det er meldt mildvær og regn. Da vil saltrestene vaskes bort etter at smeltingen er fullført.

Saltet fører også til store korrosjonsskader på biler og broer. Allerede i dag forfaller veinettet fordi Vegvesenet mangler penger til vedlikehold. Hvordan skal det da bli når broene begynner å falle ned? På bilsiden er det bilistene, statens melkekyr, som får svi på pungen, men man synes ikke å tenke på at det også her bygges opp et alvorlig trafikksikkerhetsproblem. Bremses, styrekomponenter og elektronikk kan ikke rustbeskyttes. Vegvesenet oppfordrer folk til å kjøpe biler med elektroniske sikkerhetssystemer, men hva skal man gjøre når disse systemene allerede etter få år begynner å svikte og ferske bilførere ikke har lært å rette opp en skrensende bil? Bilprodusentene våger ikke å fortelle hvilke problemer de har med sine modeller pga salt fordi de er redde for dårlig rykte. Det er f.eks. klart at det har vært mange branner i Peugeot 307 fordi saltet har ført til kortslutning i ESP sentralen. Forut for brann kan en slik feil medføre at bilen ikke rettes opp som vanlig ved skrens, eller at sentralen reagerer feil og påfører bilen enda mer skrens.

I stedet for å salte bort ethvert snøkorn, bør man heller la det legge seg en såle av snø og is på veien som kan behandles med fastsandmetoden ved kuldegrader eller maskineres med nye metoder. Det er fullt mulig å utvikle egnet maskineri, men det har ikke vært prioritert. Det finnes også på markedet et norskprodusert strøpparat til fast montering på større biler. Med disse kan føreren strø varm sand for seg selv ved behov kun ved et knappetrykk, se [www.autoline.no](http://www.autoline.no).

På kjøretøysiden bør man snarest endre forskriftene gjennom å innføre påbud om bruk av vinterdekk i vintermånedene og dessuten øke minste tillatte mønsterdybde fra dagens 3 mm til 5 mm slik det ble gjort i Japan for over 10 år siden.

Hvilket grunnlag har så jeg for å komme med et slikt utbrudd?

Jeg er sivilingeniør fra maskinlinjen, har jobbet i Vegdirektoratet med bl.a. kjøretøyforskrifter, veiarbeidsmaskiner og brøyteutstyr, ved NKI's ingeniørhøgskole som lærer i bilteknikk og ved SINTEF som forsker i bl.a. friksjon, smøring og slitasje samt utvikling av vinterdekk. Jeg har derfor en bedre faglig bakgrunn for å forstå problematikken enn fagpersonellet som er engasjert i Vegdirektoratets veigrepsprosjekt.

Jeg har gjentatte ganger skrevet artikler og kritisert fagrapportene som ligger til grunn for veisaltingen, men ikke blitt hørt. Jeg har også kontaktet Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet direkte uten å få gehør. Når Vegdirektoratet får en opposent til

innkjøpte forskningsrapporter, ville det være naturlig at Vegdirektoratet ba om å få kritikken dokumentert for så å presentere den for forskningsinstitusjonen som utarbeidet rapportene og be om uttalelse derfra. I dette tilfellet innkalte SINTEF til møte med meg og Vegdirektoratet. Når jeg så rett før møtet spurte hvem som skulle delta fra Vegdirektoratet, fikk jeg til svar at Vegdirektoratet hadde overlatt til SINTEF å ivareta deres interesser! Selvsagt avlyste jeg et slikt møte.

Jeg håper dette kommer til nytte når Samferdselsministeren skal besvare spørsmål om veisalting i Stortinget, og jeg er selvsagt tilgjengelig for eventuelle utfyllende opplysninger.

Med vennlig hilsen

Lars Erik Bønå