

Svein Olsen

Fra: Kåre Denholm [sporhund@start.no]

Sendt: 9. april 2008 23:50

Til: Olsen Svein

Emne: Senders copy: Lesarbrev

This form was successfully sent to redaksjonen@hallingdolen.no:

Stopp Veisaltingen - svar til Odd Olsen

I sitt leserinnlegg 3.april, lurer Odd Olsen på hvilken ny rapport om veisalting vi sikter til, hvilken forskningsinstitusjon som har skrevet den, hvem som var oppdragsgiver og om oppdragsgiver hadde gitt føringer som kunne påvirke rapportens konklusjoner. Olsen antyder også at rapporten blir å betrakte som bestillingsverk hvis oppdragsgiver har gitt føringer.

Rapporten vi sikter til, heter "A winter maintenance strategy for roads based on climatic factors". Den er skrevet av professor Harald Norem ved Norges Tekniske Naturvitenskapelige Universitet, NTNU, i samarbeid med Staffan Möller ved Statens Väg och Trafikforskningsinstitut, VTI, i Sverige under førstnevntes forskningsopphold der. Arbeidet ble utført som fri forskning under Norems rettmessige forskningsfravær fra NTNU med full lønn. Det var altså ingen oppdragsgiver og ingen føringer for arbeidet. Odd Olsens antydninger om bestillingsverk faller dermed på steingrunn.

Når det derimot gjelder den tidligere omtalte rapporten fra SINTEF om salting og trafikksikkerhet, så kom den i stand på oppdrag fra Vegdirektoratet og med så klare føringer at utfallet var bestemt på forhånd. Denne rapporten er dermed etter Odd Olsens egen beskrivelse et klart bestillingsverk, noe vi støtter fullt ut.

Odd Olsen etterlyser våre begrunnelser for å påstå at SINTEF-rapporten er beviselig feil.

SINTEF's analyser, både den i 1995 og senere revisjoner som baseres på nyere datamateriale, er - såvidt vi kan se - forankret i formelmaterialet i MITRA nr. 02/95, SINTEF rapportnr. STF63 A95003, 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 trafikktvikling, den generelle fartsutvikling samt generelle endringer i bilparkens sammensetning med hensyn på bilers aktive og passive sikkerhet samt fordeling mellom lette og tunge biler.

Lesarbrev

Dette synes troverdig i utgangspunktet, men SINTEF 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 SINTEF 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?

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. Gummiene nedkjøles, våtslipet og tilgrises på saltet veg og piggene

løsner i gummien, legger seg ved katastrofebrems og virker som skøytestål i stedet for pigger. 7. Dekkstandard reduseres. Stadig flere kjører på sommerdekk og utslitte vinterdekk fordi hovedvegene ventes å være bare.

Som man ser, har vi ikke vært i stand 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 SINTEF har ikke vurdert noen av dem i rapporten.

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.

Vegdirektoratet har kommet dit hen 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. 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".

Stopp Veisaltingen

Kåre Denholm
leder

Navn Kåre Denholm

Adresse Ulstadvegen 27

PostnrogSted 7540 KLÆBU

Telefon 920 32 082 / 72 83 24 37

e-post sporhund@start.no