

Noen av våre konklusjoner etter brev fra Sintef.

Den 28.01.96 sendte vi Statens Vegvesen i Molde et brev der vi listet opp en del negative sider ved den omtalte Sintefrapporten. Alså sider som ikke taler til fordel for veisaltingen som den praktiseres i dag.

Det var litt overaskende å se at vegvesenet valgte å engasjere Sintef for å svare oss på dette. Vi trodde at en fagetat som Statens Vegvesen absolutt hadde satt seg selv grundig inn i denne rapporten som er det viktigste dokument vegvesenet kan vise til når det gjelder rettferdiggjøringen av veisalting.

På den annen side er jo dette en slags aksept på vår troverdighet som aksjonsgruppe når en så seriøs forskningsorganisasjon som Sintef ble engasjert for å kommentere våre bemerkninger.

Sintef var selvfølgelig i stand til å "avvæpne" oss i en del av sidene vi påpekte, imidlertid er det enda en del viktige punkt som selv Sintef ikke kan motsi, av den enkle grunn at det er Sintef selv som har laget fasiten.

Sintef presiserer i brevet at rapporten er helt upartisk og at resultatet slett ikke var avgjort på forhånd. Imidlertid er det å lese allerede i innledningen i undersøkelsen at "for å fjerne tvilen om saltingens positive effekt på trafikkikkerheten og for å fremskaffe et sikrere grunnlag for Vegvesenets policy når det gjelder friksjons-forbedrende tiltak ble undersøkelsen satt i gang".

Vi kan da ikke se noen annen grunn til at undersøkelsen ble satt i gang enn at den hadde til hensikt å vise klare fordeler ved saltingen. Hadde det vært noen mulighet for at den ville vise det motsatte ville nok hele prosjektet blitt stoppet umiddelbart.

Dette vil vi kalle en forutinntatt innstilling.

Sintef rapporten konkluderer med at saltingen reduserer ulykkene med 20% i gjennomsnitt på de veiene som saltes.

Den aller største svakheten i undersøkelsen, noe som også Sintef selv sier er "at det ikke har vært mulig å sammenligne den samme eller to identiske veistreknings før og etter at saltingen tok til", noe som hadde vært det ideelle utgangspunkt.

Det er riktignok brukt noen km. usaltet vei som "kontrollstrekning" men hovedsakelig er forskjellen mellom saltet og usaltet vei foretatt på de samme strekninger men med en konstruert faktor for "usaltet vei", alså hvor mange antatte ulykker det sannsynligvis hadde vært på denne veien dersom det ikke hadde vært saltet. Denne faktoren er et produkt av en matematist beregning der det er tatt hensyn til bl.a ulykkestall pr. i dag, pr. sommer, data fra andre usaltede veier o.s.v. Det tallet som framkommer kalles for "forventet ulykkesfaktor", alså forventet antall ulykker det ville ha vært på strekningen dersom denne ikke hadde vært saltet.

Aksjon "Stopp vegsaltingen Vestfold" med Jan E. Garshol i spissen har f.eks. regnet på det samme "problemet" med tall fra offisiell statistikk og funnet ut at veisaltingen krever omtrent 40 ekstra dødsoffer i året. Dette er tall han har presentert for vegvesenet og det forundrer oss at ingen har kunnet motbevise disse tallene.

Vi i "Aksjon mot veisalting i Molde" har ikke lagt oss flate for denne undersøkelsen da vi ikke er sikre nok på beregningmåten.

Men denne Garshol er ingen tosk, så vi blir ikke forundret om tallet viser seg å være riktig.

Et av våre ankepunkter til undersøkelsen var at der saltingen startet før 1988 kunne det ikke dokumenteres noen nedgang, snarere en oppgang på 3% og vi satte spørsmålsteget ved at saltingen i det hele tatt fortsatte. Som svar på dette fikk vi at "hensikten med saltingen først og fremst var å øke framkommeligheten og at det bare kunne registreres at "Aksjon mot veisalting i Molde" valgte å se bort fra de delene av undersøkelsen som påviste de klare trafikkikkerhets-messige effekter av saltingen".

Vi registrerer det motsatte, nemlig at Sintef velger å se bort fra de mange ulempene som følge av saltingen, noe de heller ikke var nødt å gjøre i dette oppdraget.

Det skulle vært interessant å se hva de hadde kommet fram til dersom det skulle lages en kritisk rapport om veisalting.

I en sammenligning av ulykker fra før til etter salting (91-93) viser at det har vært en økning av ulykker med sykkel (87%) moped, mc (36%) buss (3%) vogntog (17%) og "andre kjøretøy" (58%).

Disse tendensene ble påpekt i vårt brev med at vi håpet vegmyndighetene tok dette til etterretning.

Svaret vi fikk gikk på at det ikke måtte legges for stor vekt på dette av flere grunner, det ene at det her ikke var skillet på strekningen som ble startet saltet før/etter 1988, samt at oppsplittinger av datagrunnlaget gjorde at antall ulykker ble så få at endringene i de fleste tilfellene ikke ble signifikante (betydningsfulle).

Imidlertid mener vi at disse tallene er såpass store at de uansett må tas på alvor.

I buss og transportnæringen snakkes det om dramatiske økninger i vedlikeholdsutgifter p.g.a. bl.a. hyppige korrosjonsskader på kompliserte bremseanlegg, el.anlegg o.s.v.

Vi presiserer vår anmodning til myndighetene om å ta dette på alvor.

I de to undersøkelsene som Sintef har gjort er resultatene for ulykkesendringene i 50, 60 og 70 sone høyst forskjellige.

I en kommentar i Sintef rapporten sies det at en bør legge mest vekt på før/etter undersøkelsen i dette tilfelle. Men også der er det to forskjellige resultater å vise til, den ene er at det fra 1987 vises til en ulykkesnedgang på 3%, og den andre er at det fra saltingen tok til før 1987 vises til en ulykkesøkning på 11%.

Her må vi bemerke at det siste baserer seg på reelle, virkelige tall, det første er et resultat av bl.a. den konstruerte "forventet" faktoren som ble nevnt innledningsvis.

I brevet fra Sintef får vi imidlertid beskjed om å bruke den andre undersøkelsen, altså den som ble frarådet brukt ifølge Sintef rapporten og som gir det beste resultatet i saltets favør.

Når en ser på disse forskjellige resultatene og i tillegg at heller ikke Statens vegvesen lokalt på noen måte kan dokumentere eller påvise en statistisk ulykkesnedgang i 50, 60 og 70 soner må saltingen i disse sonene tas opp til ny vurdering.

Sintef konkluderer også selv med at saltingen gir minst effekt på veier med "god horisontalgeometri" (jfr. Fannestrandveien, Julsundveien og Frænaveien)

Likeledes konkluderes det med at møteulykker og ulykker i kryss er uendret etter saltingen tok til, likeledes påkjørsler av fotgjengere langs veiene og andre "ene ulykker".

Dersom saltingen skulle gi en så god virkning som det hevdes burde en forvente at ulykkene også i kryss skulle gå ned. Dette er ikke tilfelle, det har heller skjedd en liten økning (ca.2%) ifg. rapporten.

I brevet vi mottok synes det som om Sintef ikke helt liker at vi trekker fram resultater fra før/etter undersøkelsen som strekker seg tilbake fra før 1987.

En skulle vel egentlig tro at jo flere år som ble med i undersøkelsen jo riktigere ville den bli. Men når vi tenker på intensjonene bak undersøkelsen i det hele tatt er det vel ikke så merkelig.

Vegmyndighetene er smertelig klar over at resultatene av saltingen de første årene var meget lite tilfredsstillende og derfor vil en undersøkelse flyttet fram i tid gi bedre resultater på papiret, og et bedre argument for å fortsette og endog øke bruken av salt.

Vegvesenet viser til en spørreundersøkelse der de spurte publikum om vegvedlikeholdet om vinteren. De henviser til et publikum der i 65% av de spurte sa at det burde strøes mer. Dette bruker vegvesenet som et påskudd til å øke eller vedlikeholde saltingen.

Imidlertid har vegvesenet her bevisst eller ubevisst spurt på en helt feilaktig måte da "strøing" for folk flest tolkes som strøing med sand og aldeles ikke salting.

På vegvesenets språk betyr strøing både strøing med sand og salt.

Hadde det blitt spurt om salting er vi overbevist om at svaret ville blitt et ganske annet.

I svaret fra Sintef av 06.03.96 merker vi oss at " Aksjon mot veisalting i Molde har vært grundige i sin gjennomgang av rapporten fra prosjektet salting og trafikksikkerhet, og kommenterer en rekke sentrale punkter i de analysene som er gjort."

I samme oppsummering står det også " dersom klimatiske forhold ligger til rette for det, vil det på veger med tilstrekkelig trafikkgrunnlag bety at det kan forventes en ulykkesreducerende effekt av salting på 20% sammenlignet med en situasjon hvor det ikke benyttes salt".

Som nevnt i innledningen er Sintef rapporten ikke laget for å trekke fram kritikkverdige forhold til veisaltingen, men vi vil til slutt nevne en viktig undersøkelse som er gjort på Forskningsparken i Ås der det dokumenteres at skog tar skade helt opp til 100 meter fra vegkanten fra vei som saltes og at det bl.a kan påvises øket saltkonsentrasjon i grunnvannet.

Det sier seg selv at det før eller siden vil komme på tale å stille noen til ansvar for skadene som påføres f.eks skog og natur, videre å stå økonomisk til rette for skader på f.eks kjøretøy. I Sverige er disse tendensene allerede godt i gang.

KONKLUSJON

Etter vår dialog med Sintef og vegvesenet mener vi at saltingen i vårt område blir foretatt av bekvemmelighetshensyn og ikke sikkerhet. Svaret på dette finner vi i Sintef's egen rapport hvor det står at salting av 50, 60 og 70 soner samt salting av veier med god horisontalgeometri har liten effekt (jfr. Fannestrandsveien, Julsundveien og Frånaveien.) Ut fra dette mener vi at vegvesenet sterkt må redusere eller stoppe saltingen og da spesielt på slike strekninger der noen gevinst av saltingen ikke kan dokumenteres.

Molde 12.04.96

Aksjon mot veisalting i Molde

Arnold Farstad

Per Arne Reppe