

NOEN VIKTIGE NEGATIVE SIDER VED SINTEF-RAPPORTEN

Sintefrapporten inneholder veldig mange tall og detaljeundersøkelser. Alt er basert på vegvesenets egne noteringer og tallmateriale.

Det kan derfor ikke hevdes at undersøkelsen er upartisk, langt fra kritisk til veisaltningens såkalte fordeler. Allerede fra undersøkelsens forord er ordvalget preget av "fordelene" med saltingen.

Vegvesenets hensikt har vært å bevise veisaltningens fortreffelighet og for å styrke sin "policy" i denne saken. Vi i "aksjon mot veisaltning i Molde" vil her trekke fram de viktigste negative og tvilsomme sidene ved undersøkelsen.

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 få 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", altså hvor mange antatte ulykker det sannsynligvis hadde vært på denne veien dersom det ikke hadde vært saltet. Denne faktoren er et produkt av en matematisk 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", altså forventet antall ulykker det ville ha vært på strekningen dersom denne ikke hadde vært saltet.

Dette blir etter vår mening omtrent det samme som å bestemme høyden på et hus i mørke med å måle et annet av en annen type som er belyst. For oss virker det som om at denne "forventet faktoren" er skrudd i været der det har vært nødvendig for å få gevinst i saltets favør.

Undersøkelsen preges også, tross den store mengden data og tall av mye "synsing" og "antagelser" noe som sammen med den konstruerte "forventet faktoren" lett kan føre til at den konstruerte gevinstprosenten ikke trenger å ha så mye med virkeligheten å gjøre.

Aksjonen "Stopp vegsaltyng Vestfold" med Jan E. Garshol i spissen har f.eks. regnet på det samme "problemet" med tall fra offisiell statistikk og funnet ut at veisaltning krever omtrent 40 ekstra dødsoffer i året.

Vi i "aksjon mot veisaltning i Molde" har ikke lagt oss flate for denne undersøkelsen da vi ikke er sikre nok på beregningsmåten.

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

I Norge skjer det ca. 8600 politirapporterte personskadeulykker hvert år og ca 22% av disse på vinterføre. For 1988 ble det registrert en økning av ulykker på 3% fra før til etter salting, og en kan allerede her lure på hvorfor saltingen fortsatte (3 side V og 3 side 21).

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%), tunge kj.tøy u. henger (2%), vogntog (17%) og "andre kjøretøy" (58%). Dette er alvorlige tendenser som vi håper veimyndighetene tar til etterretning. (1 side 42)

Undersøkelsen sier også et:

Saltingen har hatt liten effekt på kollisjoner i kryss, møteulykker, påkjørsel av fotgjengere og på "eneulykker" forøvrig. (3 side 28)

På saltet vei er også påkjøringsulykker bakfra øket (2 side 44)

Undersøkelsen kan ikke forklare årsakene til alle disse ulykkesøkningene.

Vi er redde for at veimyndighetene fokuserer for ensidig på friksjon og stopplengde-tabeller og kanskje glemmer at trygg trafikkavvikling også i høy grad er avhengig av god styrestabilitet og god sikt, noe saltet bidrar til å redusere p.g.a løs pulversnø, saltbelegg på ruter, lykter osv. I tillegg kommer flere dager med våt mørk asfalt som ikke akkurat bidrar til trygg mørkekjøring og som muligens kan forklare den økte påkjørselen av fotgjengere.

Når en ser på personskadeulykker på bar tørr vei, våt bar vei, delvis sne/isdekket vei og "glatt ellers" så har disse øket etter at saltingen tok til. (1 side 35)

Det hevdes at det på usaltede strekninger som er forlengelse av saltstrekninger ikke har fått noen økning i ulykker. (1 side 4) Imidlertid er det iflg. undersøkelsen skjedd en økning av ulykker i kryss. (1 side 39) Rapporten kan ikke forklare hvorfor, men muligens er Vegvesenet selv inne på det rette da de sier i et flygeblad av Januar-94 "at det kan være vanskelige kjøreforhold mellom saltet og ikke saltet vei".

Effekten av salting i 50, 60 og 70 som er tettbygd strøk viser høyst forskjellige resultater i undersøkelsen men Sintef konkluderer med at saltingen "har mindre effekt i tettbygd strøk enn i 80 og 90 soner". (2 side 39,40)

Etter det vi kan se viser en oppstilling at ulykkene har øket hele 11% i disse sonene sett under ett. Vegvesenet her i Fylket har heller ingen indikasjoner på at ulykkene har gått ned på slike strekninger etter at saltingen tok til. (1 side 38)

Det er interessant å se at Sintef undersøkelsen ikke kan forklare at det ikke er skjedd en reduksjon av ulykkene relatert til forskjellige tider på døgnet samt til ulike aldersgrupper av bilførere. (1 side 33 og 43) Sintef drar slutninger om dette som baserer seg på "tenkelig" og "muligens".

Undersøkelsen sier i et avsnitt at "tidsforskjellen v/kjøring av en gitt strekning skulle gå i favør av vegvedlikeholdet ved bruk av salt" (3 side 52)

I en annen oppstilling vises det til konkrete sammenligninger som imidlertid viser det motsatte, nemlig at fartsnivået er gjennomsnittlig høyere på usaltet vei. (3 side 38)

Av dette er det fristende å trekke følgende slutning at de aller fleste mener og har erfart at skikkelig vinterføre uten salt er det beste å kjøre på.

Det ligger også en fare i at kjøreferdighetene folk opparbeider seg på normalt usaltet vinterføre ikke lenger vil være til stede i samme grad som tidligere, noe som lett kan gjøre oss til dårligere sjåfører også på sommerføre.

Undersøkelse av forsikringsuhell på RV 7 i Buskerud viser flere tilfeller der det er større skadeprosent på saltet enn usaltet vei. (2 side 68)

Etter at saltingen tok til er det også registrert en økning av skader på ca 8% på bar, tørr vei. (3 side 29)

Det er heller ikke funnet noen bedring av ulykker etter salting på veier med "god horisontalgeometri", (1 side 29) f.eks Fannestrandsveien.

Mellom kl 18-06 (natt) er det registrert en økning av ulykker på ca 2% etter salting. (3 side 29)

Det hevdes også at salting gir størst reduksjon av alvorlige ulykker enn antall med lette skader. (3 side 32). Dette stemmer dårlig med en annen oppstilling som sier at det er forsikringsskadene som er mest redusert. Begge deler kan vel ikke være redusert mest? (3 side V,VI)

Noe som går igjen i hele undersøkelsen er at alle tall som opptrer i saltets favør har en høyre grad av sannsynlighet eller når et tall tilsier det motsatte, da er sannsynligheten (signifikans) straks mindre.

Saltingen har bidratt til økning av personskadeulykkene i Desember med 4% og Februar med 6%. (3 side 23) Økningen nemnes ikke i konklusjonen. Dersom salting er så nødvendig og bra burde det ikke resultere i en nedgang?

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

Imidlertid har vegvesenet her bevisst eller ubevisst spurt på en helt feilaktig måte da "strøing" for vanlige folk 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.

Etter vår mening kan ikke vegvesenet bruke Sintef-rapporten til å rettferdiggjøre saltingen av 50, 60 og 70 km sonene i vårt område som er de strekningene som hovedsakelig saltes.

Det med å henvise at saltingen reduserer ulykkene med 20% blir altså helt feilaktig selv etter Sintef's tolkninger av undersøkelsen.

Det burde også for Vegvesnet være innlysende at den saltepraksis som praktiseres med salting av snø på god flat vei er forkastelig. Salting på f.eks ekstrem glatt rimfrost, overgangsperioder og på farlige veipartier kan tolereres, men ellers bør vedlikeholdet utføres med skikkelig brøyting og nødvendig høvling. Salting bør være unntaket, ikke regelen.

Når heller ikke vegvesenet's egne skadestatistikker kan vise til en ulykkesnedgang etter salting burde dette være grunn god nok for å sterkt redusere eller stoppe saltingen i vårt distrikt.

Vi bør ikke på et så tynt grunnlag få påført alle de ulempene veisaltingen innebærer for helse, miljø, bilpark, sikkerhet osv.

Molde 31.01.96

Aksjon mot veisalting i Molde

Arnold Farstad

Per Arne Reppe

Henvisninger:

- 1: Før Etterundersøkelsen
- 2: Sammenligningsundersøkelsen
- 3: Salting og Trafikksikkerhet

Kilde: Sintefrapporten.