

Vinterdrift av veier

Av Lars Erik Bønå

sivilingeniør maskin og leder av Stopp veisaltingen

FOLKEBLADET HAR i det siste hatt en del innlegg om veihøvling, svevestøv, salting og trafikksikkerhet som bør kommenteres.

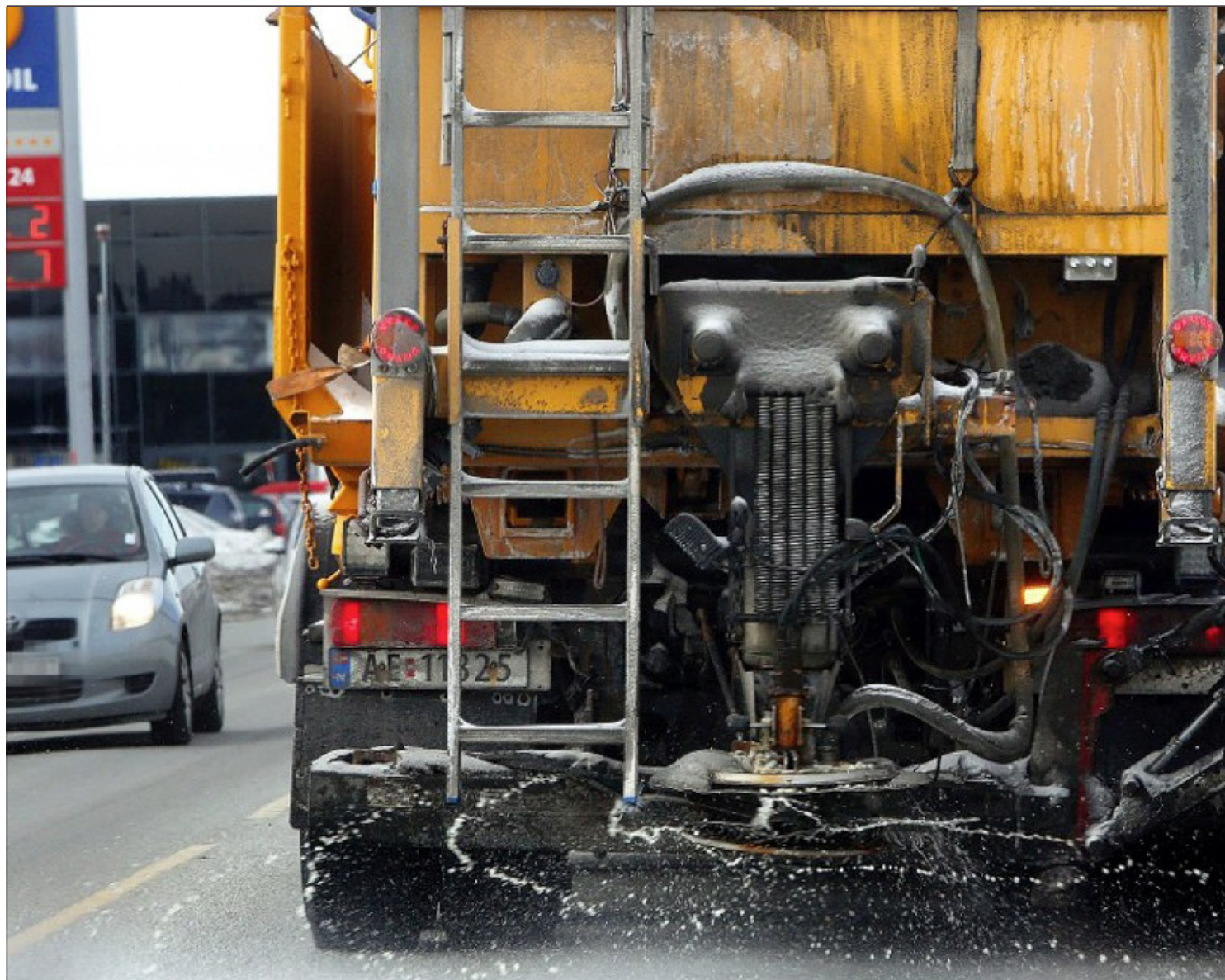
NY ASFALT ER skadet av veihøvling, men etter møte med entreprenøren hevdet Hans Peder Myrli, byggeleder i Vegvesenet, onsdag 20 april at det har vært høvlet for hardt bare én gang. Sporene som ble avbildet i avisen, levner imidlertid ingen tvil om at det har skjedd flere ganger. Man får ikke sporene til å krysse hverandre med bare én gangs høvling!

AVDELINGSLEDER Rigmor Thorsteinsen i Vegvesenet serverer den vanlige lekse fra Vegdirektoratet via ytre etat. Man hører samme historie fra alle regioner at det saltes av hensyn til trafikksikkerhet og framkommelighet og at Vegvesenet hele tiden bestreber seg på å redusere saltingen til et minimum.

SOM TIDLIGERE ansatt i Vegdirektoratet, vet jeg at idéen om svarte veier oppstod med sikte på å opprettholde kjørehastigheten om vinteren slik at man slapp å beregne ekstra kjøretid. Gjennomgangsmedien var at fisketrailerne skulle komme like fort fram året rundt. Trafikksikkerhet var ikke noe viktig argument. En begrensende faktor var at det satt en veisjef med vetorett i hvert fylke. I første omgang benyttet man derfor ufine metoder for å bli kvitt en saltfiendtlig veisjef i Oppland slik at man kunne salte over fylkesgrensene og holde et høyt hastighetsnivå under OL på Lillehammer i 1994. Deretter ble Vegvesenet omorganisert i regioner, og saltingen skjøt fart.

SOM TIDLIGERE forsker i SINTEF, vet jeg at Vegdirektoratet kjøpte bestillingsverk av forskningsrapporter der for å «bevise» at saltingen bedrer trafikksikkerheten. Rapportene er ikke basert på teknologi, men på statistikk, og alle vet at misbrukt statistikk er den groveste formen for løgn. Rapportene bygde på sviktende forutsetninger, og det ble utviklet beregningsformler med grunnleggende feil. På denne måten «beviste» SINTEF i 1995 at veisalting reduserer ulykkestallet med 20 %, men alvorlighetsgraden av ulykkene vurderte man ikke.

JEG MENER bestemt at det var min stadige kritikk av dette arbeidet som gjorde at Vegdirektoratet i 2007 fikk de



SAMME: – Man hører samme historie fra alle regioner at det saltes av hensyn til trafikksikkerhet og framkommelighet og at Vegvesenet hele tiden bestreber seg på å redusere saltingen til et minimum.

Foto: Privat

samme SINTEF-forskerne til å foreta en ny beregning basert på ulykkesdata fra 12 nye år. Denne konkluderte at salting ikke reduserer ulykkestallet med bare 20, men med hele 40 %. Som tidligere ble ikke svaret realitetsvurdert før man satte 2 streker under, noe som er en grov akademisk feil. Man burde ha lagt merke til 40 % reduksjon av ulykkestallet når saltingen i tillegg var blitt mer enn fordoblet. Det skal også nevnes at rapportskriverne etter dette fikk ansettelse i Vegdirektoratet.

VEDVARENDE kritikk og argumentasjon fra organisasjonen Stopp veisaltingen førte til at Vegdirektoratet i 2010 kunngjorde at de ville få en uavhengig organisasjon til å gjennomgå tidligere forskningsrapporter. Etter dette skulle bare den nye evalueringsrapporten brukes i Vegvesenets opplysningsvirksomhet. Organisasjonen som fikk oppdraget, var Transportøkonomisk institutt TØI. Denne rapporten konkluderte at salting gir knapt målbar reduksjon av lettere ulykker, mens alvorlige ulykker øker i både antall og alvorlighetsgrad, spesielt i kaldere strøk.

STIKK I STRID med tidligere vedtak har ikke Vegdirektoratet brukt TØI-rapporten i det hele tatt i sin opplysningsvirksomhet, åpenbart fordi den ikke konkluderte positivt for saltingen slik man hadde håpet. I stedet fortsetter Vegvesenet å bruke de gamle bestillingsverkene fra SINTEF. Heller ikke TØI's rapport hadde en teknologisk vinkling. I tillegg la de sitt litteratursøk fra 1994 og framover, åpenbart på ordre fra Vegdirektoratet for ikke å få med rapporten fra en studie i Tromsø 1992-93 som viser at dekkene mister opp til 40 % av isgrepet etter kjøring på saltet vei. Selv med disse innskrenkningene talte ikke TØI-rapporten til saltingens fordel. Nettopp dette fenomenet har ambulansereiser Kyrre Tunheim erfart når han forteller om overgangen fra saltet til usaltet vei. Svevestøv har blitt et stadig større problem i norske byer, og piggdekkene får skylda. Ingen plass nevnes det at våt, saltet asfalt slites 5-7 ganger raskere enn tørr asfalt og at avslitt materiale blir liggende som gjør i veien så lenge det holdes fuktig. Når veien tørker, virvles det opp som svevestøv. Hvorfor analyserer man ikke dette gørrer? Vegvesenets løs-

ning er å dempe støvet ved å spre magnesiumklorid. Dermed produseres enda mere gørr og senere svevestøv, og magnesiumklorid er i tillegg det mest aggressive saltet mot bilparken, betong- og veiinstallasjoner.

TEKNISK UKEBLAD har avdekket at nøkkelpersoner i Vegvesenet eier betydelige aksjeposter i leverandørbidriftene. Da kan man forstå at den samme etaten setter strenge krav til gjenoppsett av bar vei etter snøfall som betinger hard salting, betaler ubegrenset pr kg utkjørt salt og bortforklarer det faktum at salting øker behovet for sommersvedlikehold dramatisk. Vegvesenet har ikke vist verken vilje eller evne til å følge konklusjonene i sitt mange-millionprosjekt Salt SMART. I stedet har stadig nye områder blitt påtvunget salting og lokale sjefer pålegges å videreføre Vegdirektoratets eventyr. Veisaltingen er og blir som å pisse i bukse for å holde varmen – man må fortsette å pisse uavlatelig. Når kulda kommer, har man laget uframkommelege forhold i form av hard, seig og ufattelig glatt sjøis som ingen ting biter på. Da toer man sine hender og skylder

på at man ikke får saltet til å virke, men erfarne bilister vet jo at det aldri blir glatt i kulde hvis naturen får rå.

PÅ NTNU har Vegdirektoratet etablert eget forsknings-senter for vinterdrift, men det synes som virksomheten kun er konsentrert om å underbygge veisaltingens fortrefelighet. Det utdannes Dr.ing. kandidater innen salting, men verken studenter, veiledere eller bedømmingskomite har fagbakgrunn til å forstå hva som skjer mellom dekk og vei. Byggforskere hjelper byggingeniører i Vegvesenet, men bygg skal fortrinnsvis stå stille. Forskning skal inkludere alle eventualiteter, og veigrep er maskinfag. Dette senterets arbeid er en skamlett for et internasjonalt anerkjent universitet.

ET FÅTALL HAR fått erstattet ødelagte vannkilder. Tida er nå overmoden for å fremme erstatningskrav for tapte avlinger, ødelagte fiskevann og saltskade på private biler. Den overdrevne saltingen har ingen ting med trafikksikkerhet å gjøre, men er kun økonomisk fundamentert.



Jan-Erik Bergstad
Journalist Bardufoss

928 40 533
jan.erik.bergstad@folkebladet.no



Morten Dokka
Journalist Sjøvegan

950 47 895
morten.dokka@folkebladet.no

PFU

Folkebladet følger reglene for god presseskikk, slik de er nedfelt i Vær Varsom-plakaten. Ta kontakt med redaksjonen dersom du mener Folkebladet går over streken for hva som er akseptabel journalistikk. Brudd på god presseskikk kan klages inn for Pressens Faglige utvalg (PFU). Adresse: PFU, Rådhusgt. 17, postboks 46, Sentrum, 0101 OSLO.

