Mesta salter ned

Foto: Bo Mathisen

Kurt Haarberg, fagsjef for drift i Mesta.

Foto: Mesta

Økt kunnskap om når og hvor mye salt som bør brukes, riktig kalibrering av utstyr og opplæring av mannskaper skal redusere Mestas saltbruk i region sørøst med 20 prosent. Det gir stor miljøgevinst og millionbesparelser, samtidig som kvaliteten på veistandarden skal opprettholdes.

Mikkel Friis mikkel.friis@mesta.no

Sist vinter kjørte Mesta ut drøyt 160 000 tonn salt på norske vinterveier. Det utgjør rundt 80 prosent av alt saltet som brukes på landsbasis i forbindelse med Statens vegvesens funksjonskontrakter. Saltbruken i region sørøst står alene for 70 prosent av Mestas totale salting.

Mange land har fokusert på høy saltbruk, noe som koster unødvendig mye penger i tillegg til at saltbruken har alvorlige miljømessige konsekvenser. Bare i Sverige er saltbruken halvert fra midten av 90-tallet og fram til nå, fra rundt 450 000 tonn årlig til rundt 230 000 tonn.

- Vi må gå i samme retning, og nå tar Mesta et viktig grep for å få til dette. Vårt mål er å redusere saltbruken med 20 prosent i region sørøst. Det betyr en betydelig besparelse denne første sesongen. I tillegg oppnår vi en stor og viktig miljøgevinst ved å redusere forbruk og mengde salt som havner ute i naturen, sier Kurt Haarberg, fagsjef for drift i Mesta og tidligere driftsansvarlig i Oslo.

Innsparingene vil komme som et resultat av reduserte saltutgifter og reduksjon ved utkjøring, og standarden på veiene skal fortsatt være slik kravene beskrives i kontraktene.

- Nå får vi en slags nullstilling, mens vi neste sesong kan ta forbedringsarbeidet videre. Det betyr betydelige besparelser også neste sesong, men ikke i samme størrelsesorden for denne, sier Haarberg.

Feil salting

For å nå målene har rundt 60 av Mestas brøytesjåfører i Oslo og Kristiansand fått lære mer om når, hvordan og hvor mye salt de skal bruke. I tillegg har de lært om kalibrering av utstyr og fått en egen saltplan å forholde seg til.

Samtidig har fokuseringen på sikkerheten vært sentral. For redusert og riktigere saltbruk vil bidra til at veiene blir tryggere å kjøre på – blant annet fordi salting ved feil temperatur og værtype faktisk gjør veiene glattere.

Mens mange tror at salting er det eneste som nytter for å fjerne is fra veidekket – nær sagt i all slags vær – så er dette feil. Blant annet har salting i snøvær tilnærmet null effekt.

Snudd skepsis

- I årevis har man saltet og saltet i beste mening. Nå vet vi bedre. Dette tar vi konsekvensen av og gjør noen enkle, men viktige grep for å snu situasjonen, sier Kurt Haarberg.

Driftsplanlegger Raymond Grønvold sier at det i møtene med sjåførene kom enkelte innvendinger mot redusert saltbruk, men tror mye skyldtes uvitenhet. Derfor har det vært behov for opplæring.

- Nå er skepsisen snudd, og de fleste ser en utfordring i å lykkes. Mye handler om å tenke nytt og gjøre ting på en annen måte, sier han, og viser til at man ofte har saltet på feil tidspunkter, i tillegg til at det har vært feilbruk av utstyret.

- Kalibrering av utstyret er avgjørende. Ofte har det bare vært gjort én gang før sesongstart. Dermed brukes store og unødvendige mengder salt. Dette er kostbart og gir store negative miljøeffekter som vi nå gjør sjåførene oppmerksom på. Ved å kalibrere ukentlig er mye av jobben gjort. I tillegg må man vite når det skal saltes for å oppnå maksimal og ønsket effekt, sier han.

– Er i forkant

For å nå målet om å redusere saltbruken er det laget en firepunkts-plan som alle de 60 sjåførene har forpliktet seg til å følge.

- Nå går vi foran og viser vei, og er overbevist om at resultatene vil være i alles interesse. Jeg blir ikke overrasket om for eksempel Statens vegvesen i overskuelig framtid krever redusert saltbruk i sine kontrakter, sier fagsjef Kurt Haarberg.

– Riktig vei

- Alle kan se nødvendigheten av redusert saltbruk. Samtidig firer vi ikke en millimeter i forhold til sikkerhetskravene slik de er definert i oppdragene våre, sier direktør for Drift sørøst, Kjell Inge Davik.

En viktig del av forberedelsene til årets vintersesong har inkludert gjennomgang og iverksettelse av nødvendige saltreduserende tiltak, kombinert med opplæring av mannskapene.

- Saltreduksjonen er en konkret oppgave. Dersom vi utfører arbeidet i tråd med plan og kalkyle, skal vi løse oppgaven og redusere med 20 prosent, sier han.

- Våre mannskaper har alle forutsetninger for å lykkes. I tillegg til solid erfaring, har vi justert og oppdatert oss på ny kunnskap. Dessuten har vi gjort viktige grep i forhold til organiseringen og planer for utføring av vintervedlikeholdet. På denne måten understreker vi vår miljøbevissthet gjennom konkret miljørettet arbeid, sier Kjell Inge Davik, som ikke legger skjul på at millionbesparelser også er en viktig drivkraft.

- Her ligger det an til dobbel gevinst. Det er selvsagt svært gledelig, sier han.

Foto: Bård Gudim

Kjell Inge Davik, direktør for Drift sørøst.

– Må ta miljøansvar

- Veisalt i store mengder er en miljøtrussel, og redusert saltbruk bidrar til redusert miljøbelastning. Samtidig skal vi ikke ha noen standardforringelse på veiene, sier miljørådgiver Solveig Steinmo.

De store saltmengdene som brukes i forbindelse med vintervedlikehold av veinettet bidrar til saltforurensning i grunnvann, og kan gjøre vannet udrikkelig. I tillegg kan for mye salt i elver, bekker og jord kan gjøre det umulig for ferskvannsfisk og planter å leve.

- Ved aktivt å utnytte opparbeidet kunnskap om god praksis for vintervedlikehold, kan vi oppfylle oppdragsgivers krav til veistandard med betydelig lavere saltforbruk. Enkelte av dagens saltmetoder fører bare til at en stor del av saltet havner i grøfta. Der har den ingen virkning på veien, men stor påvirkning på naturen og på kostnader, sier Steinmo.

Saltforbruket i Norge har blitt doblet siden vinteren 2000-2001, men økningen står ikke i forhold til verken resultater av saltingen eller økte krav til veistandard.

- Et viktig hjelpemiddel for å redusere saltbruken er å utarbeide saltplaner. Det jobber vi med for fullt. En saltplan beskriver blant annet hvordan salt skal lagres, hvordan og når salt skal benyttes på veien, riktig bruk av utstyr og opplæring av sjåfører, sier Solveig Steinmo.

Foto: Mikkel Friis

Miljørådgiver i Mesta, Solveig Steinmo.

Nye metoder skal gi mindre sandforbruk

Foto: Mesta

Mesta har de siste vintersesongene hatt en betydelig økning i forbruket av strøsand. Økt bruk av fastsand skal redusere forbruket.

Tor Heimdahl tor.heimdahl@mesta.no

På oppdrag for distrikt Trøndelag har NTNU-student Håvard Engen vurdert bruken av fastsandmetoden i Indre Namdal i Trøndelag. Fastsand er strøsand som fuktes med varmt vann. På bakgrunn av innsamlede erfaringer, resultater fra feltundersøkelser og en analyse av bruksområdene til fastsandmetoden, anbefaler Engen Mesta å utvide bruken av fastsandmetoden i Trøndelag.

Gode resultater

Vegdirektoratet og SINTEF har tidligere utført tester som viser at varmbefuktet sand, fastsand, er betydelig mer effektivt enn tradisjonell strøing.

Men Engen skriver i sin rapport at man kan oppnå tilfredsstillende resultater med fastsandmetoden med betydelig mindre sandmengder enn det som har blitt brukt fram til nå.

Han anbefaler at utførelsen av fastsandtiltakene differensieres ut fra standardkrav og trafikkmengde på veistrekningene.

- Ved å redusere strømengden der det er mulig, vil man øke kapasiteten og utnyttelsen av metoden betraktelig, sier Engen, som understreker at før metoden tas i bruk må alle involverte få en grundig opplæring i bruken av fastsand – både ledere, sjåfører og verkstedspersonell.

For at det skal være lønnsomt å ta i bruk fastsandmetoden, understreker Engen at klimaet må ligge til rette. Det beste er stabil vinterkulde, og på veiene i Namsskogan hvor han har gjennomført analysen, kan metoden brukes 60 prosent av vintersesongen.

- Resultatene fra Engens oppgave understøtter vår investering i seks nye fastsandspredere i Trøndelag. Det vil gi oss et betydelig fortrinn i forbindelse med salting med slurry basert på varmtvann, sier Sandberg. Han mener hovedbidraget til reduserte kostnader er knyttet til redusert strømengde for vanlig strøing.

Unik mulighet

Håvard Engen ble godt kjent med Mesta gjennom studier på NTNU, sommerjobber i selskapet og prosjekt- og masteroppgave for Mesta. Derfor ble det naturlig å velge Mesta som arbeidsplass etter endte studier, og i september startet han og ni andre opp i selskapets traineeprogram.

- Det er en unik sjanse til å få overblikk over hele selskapet og til å se alle de mulighetene som Mesta kan gi oss, sier Engen som for tiden jobber han i Asfalt- og materialproduksjon.

Foto: Tor Heimdahl

Håvard Engen er en av fem menn og fem kvinner som har begynt som trainee i Mesta. Han har gjennom sommerjobber og prosjekt- og masteroppgaver blitt godt kjent med selskapet.