

Sikkerhet er det viktigste



Gjennom utformingen av funksjonskontraktene har de full kontroll over metodevalg og utførelse av norsk vintervedlikehold.

Roar Støtterud og Ole Peter Resen Fellie er godt kjent med kritikken som kommer fra CMA-produzenten Nordisk Aluminat, men mener at sikkerhet og fremkommelighet må være viktigere enn miljøaspektet. -I Tyskland bruker de 3 millioner tonn salt og mye av dette går rett i grunnvannet. Tyskerne sier at dette ikke er noe problem, men akkurat det forundrer meg noe, innrømmer Resen Fellie.

-Er CMA et alternativ?

-Det er jo slik at dette er et organisk stoff som forbruker oksygen, så miljøfolkene hos oss er ikke noe forelska i det, sier Støtterud, og henviser til finske forsøk der de har forlatt CMA. Svenske og danske rapporter ønsker ikke Støtterud å kommentere. At det danske CMA-produktet har oppnådd svanemerking gjør heller ikke inntrykk på de to.

Skeptisk til svanemerket

- Svanemerket har ikke overbevist meg om at det er et bedre produkt

Bildet: Overingeniør i teknologiavdelingen i Vegdirektoratet, Roar Støtterud(t.h.), og sjefingeniør i veg og trafikkavdelingen, Ole Peter Resen Fellie styrer norsk vinterdrift.

enn natriumklorid, sier Ole Peter Resen Fellie. Han mener også CMA fungerer noe dårligere enn natriumklorid og at det må brukes større mengder for å oppnå samme effekt.

-Dersom CMA skal brukes må det inn i kontraktene. Funksjonskontraktene sier klart at entreprenøren har ansvar for å bruke de metodene som vi har godkjent, og dermed er ikke problemstillingen aktuell, sier Resen Fellie.

Støtterud åpner likevel for forsøk med et CMA-produkt på lukket bane i Solør og i Telemark.

-For oss er det framkommelighet og sikkerhet som er det viktigste. Når det gjelder miljøaspektet så overlater vi ikke det til andre enn oss som har ansvaret.

-Er det noe vi har lært i de siste 20 årene så er det nettopp at vi var mye sikrere på det vi drev med for 20 år siden enn vi er i dag, konkluderer han.

For lite miljø i Norge

De siste 15 årene har Statens veivesen brukt nærmere 100 millioner kroner på miljøforskning. Dette er midler som universitetene og Norsk institutt for vannforskning har nytt godt av i tillegg til SINTEF. Likevel er innsatsen rundt miljøkonsekvenser blant annet av salting alt for lav. Det mener seniorforsker i avdeling for transportsikkerhet og informatikk ved SINTEF i Trondheim, Torgeir Vaa.

-Det burde vært stilt enda større ressurser til disposisjon, og vi skulle gjerne også hatt et større forskningsmiljø, sier Vaa, som i dag arbeider i en avdeling med 21 medarbeidere, hvorav 10 har forskningstitler.

Mens Torgeir Vaa og hans kolleger ved SINTEF har forsket for å få ned saltforbruket på norske veier er det tredoblet. Dette bekymrer ikke seniorforsker Torgeir Vaa.

-Mitt utgangspunkt er at vi må sette inn ressurser og virkemidler for å trygge framkommeligheten på vinterveiene. Sikkerheten er nummer én, og det må være utgangspunktet. Så får miljøet komme etter det.

Forsøk med det svanemerkede CMA-produktet Ice & Dust Away er gjennomført både på Dombås og Åndalsnes. I over to år har Flagstad AS ventet på en sluttrapport, men den er ikke kommet.

-Har du fått beskjed om å la denne rapporten ligge?

-Nei, det har jeg vel ikke. Ice & Dust Away er et velkjent CMA-basert produkt som er brukt en årrekke forskjellige steder rundt i Europa. Grunnen til at det ikke har fått noe gjennomslag i Norge er fordi det er svært kostbart, sier Vaa.

Han innrømmer at han som forsker ikke skal legge prisnivå på et produkt til grunn for sin rapport, og lover at rapporten skal komme i løpet av kort tid.