



# Stopp Veisaltingen

Interesseorganisasjon mot veisalting i Norge

[www.stoppveisaltingen.no](http://www.stoppveisaltingen.no)

05.03.2008

## SaltSMART-seminar på Gardermoen, 27.02.2008

Seminaret hadde 80 påmeldte og var bredt sammensatt av representanter fra Vegvesenet, kontraktører, transportører, utstyrsleverandører, kjemikalieleverandører, bilvaskleverandører, Nasjonalt Folkehelseinstitutt, SFT, NIVA, NTNU, SINTEF og NAF. Ingen etablerte miljøvernorganisasjoner deltok, men Stopp veisaltingen stilte med 3 edsvorne menn som lot seg flittig høre fra 2. rad; Magnar Trondsgård, Jan Gunnar Garshol og Lars Erik Bønå.

Alle foredrag blir lagt ut på [www.vegvesen.no/saltsmart](http://www.vegvesen.no/saltsmart).

Bakgrunnen for prosjektet er EUs vanndirektiv som pålegger vegholder å ta ansvar for veksaltets miljøpåvirkning og verne om vannforekomster. Prosjektet har imidlertid klare avgrensninger. Trafikksikkerhetsseksjonen skal ikke være med, og man skal ikke inkludere ulykkesrisikoen forbundet med saltets negative påvirkning på kjøretøyets sikkerhetsdetaljer som bremses, styring, hjuloppheng, elektronikk, dekk, lys og vinduspussere/spylere. Man skal heller ikke vurdere førerens sikkerhetsfølelse relatert til fartsnivået til tross for at nullvisjonen er fast forankret i at farten dreper. Økt kunnskap om salting og trafikksikkerhet står ikke på timeplanen til tross for at man hevder at Salt SMART prosjektet skal levere godt dokumenterte kunnskaper gjennom vitenskapelig holdbare metoder. Prosjektet er altså fundamentert på livsløpene om at salt redder liv og at trafikksikkerhet må gå foran miljø.

Dr. ing Alex Klein Paste og Dr. ing. student Kai Rune Lysbakken skal utvikle Vegvesenets kunnskaper om bruk av salt og hvordan saltet virker på veg og kjøreforhold. Man kan stille et spørsmålstegn ved at Vegvesenet fortsatt ikke vet det etter 40 år med salting. Tross alt er kuldeblandinger godt kjent fra gammelt av og også beskrevet i Aschehougs leksikon fra 1970. I dag benyttes kuldeblandinger til å fryse alpinløyper, hoppbakker og langrensløyper ved værproblemer, og man vet også at det gir bedre gli. Fasediagrammet som danner grunnlaget for veksaltingen, er basert på en gitt oppløsning som lett kommer ut av kontroll fordi man aldri vet hvor mye det kommer til å snø uansett hvor gode værmeldinger og temperaturmålinger man får. Lufttemperaturen varierer lokalt, og temperaturen nede i vegbanen er ikke den samme som i saltslapset.

Det er også betenkelig at man til tross for styrkede kunnskaper om friksjon stadig snakker om befuktning som friksjonsfremmende tiltak. Det har en kortvarig virkning som kan sammenlignes med å pisse i buksa for å holde varmen – etterpå blir det mye verre. Seminaret bekreftet at prosjektet ikke engang kjenner til at begrepet friksjon er en del av et større fagområde ved navn tribologi. Rullende, bremsende og skrensende gummihjul i saltslaps kommer under begrepet elastohydrodynamisk smøring. Å måle friksjon her gir ingen mening. Det vet Avinor; på Beitostølen fikk vi høre at man ikke måler friksjon på flyplasser før snø,

slaps og vann er fjernet. Avinor har tross alt mye lengre erfaring med friksjonsmåling enn Vegvesenet, så det skulle ikke være nødvendig å finne opp kruttet på nytt.

Innlegg om utfordringene ved dagens saltpolitikk bekreftet at saltingen byr på store problemer. Det ble nevnt at sprederne kan levere 20 % for mye kort tid etter kalibrering. Sammenholder man dette med at man aldri vet hvor mye det kommer til å snø og at fasediagrammet for flytende løsning blir stadig smalere jo kaldere det blir, bør man forstå at man ballanserer på en knivsegg ved salting under frysepunktet. I Bergen fikk vi vite at man praktiserer en annen politikk - når det en sjelden gang snør, da er de kloke nok til å la det snø!

Leverandører av bilvasketjenester og kjemikalier klaget over at det stadig dukker opp lokale tilfeller der bilene ikke blir rene eller der vaskebørstene tilgrises, og de ville varsles om pågående forsøk slik at de kunne ta sine forbehold. Det ryktes at salt fra meierier og slakterier iblandet diverse restavfall havner på vegen. Prosjektet kunne ikke love slik varsling fordi det kan påvirke publikum og dermed farge resultatet av undersøkelsen. Nok en gang skal man altså bruke elle-melle spørreundersøkelser i stedet for håndfaste teknologiske vurderinger.

Som eksempel på hvordan Vegvesenet kan vise miljøhensyn, ble det nevnt at salting har opphørt gjennom den vernede Borgestadalléen. Dette viste seg å være en bløff. Vegvesenet har felt skadde trær, men salter som før. Man skylder på feil ved sprederen slik at den fortsatte å spre selv om displayet tilsa stopp, men det holder ikke. Kontrollrutinene skulle ha oppfanget dette. Man leker ikke med åpen ild foran vernede bygninger.

Vegdirektoratet skal ha ros for at det nå vises mer åpenhet omkring miljøproblemene forbundet med salting, og at man i det minste lar andre slippe til ordet. Om våre meninger også blir hørt, gjenstår å se. Vi fikk attest for å være aktive deltakere, men ble beskyldt for å sitte med ferdig fasit på alle problemstillinger. Vi forstår kritikken når den kommer fra en prosjektgruppe som står motivert og klar til å brenne av 18 mill kr over 4 år på en fastlåst FoU plan og er avhengig av at folk skal bli skadet og drept i trafikken slik at det blir nok data til å gi signifikante svar i trafikksikkerhetsberegningene. Disse skal etter alt å dømme gjennomføres på samme måte som tidligere, og da vet vi hva svaret kommer til å bli før prosjektet har kommet skikkelig igang. Beregningsmåten er fortsatt feil uansett hvor mye man hevder at den er vitenskapelig bevist.

Det er ikke smart å salte, så hvordan kan man da salte smart? Vi tror tiden vil vise at det likevel er vår fasit som er den riktige.

For **Stopp veisaltingen**

Lars Erik Bønå