

>> **Kommentar:** Kjell Hansen, rådgiver og styremedlem i aksjonen Stopp Veisaltingen

Kampen mot vegsaltet fortsetter

Norge er et vinterland med vekslende føre hele året. Vi ønsker å komme trygt fram under kjøring og det meste av ansvaret for dette ligger på sjåføren, men vedlikehold og friksjon betyr nesten like mye. Selv tok jeg førerkort i 1955 og har kjørt 30-50 tusen kilometer i året i jobb. Har også drevet bilsport på landeveg og bane og har derfor kunnet følge utviklingen og har fått mye erfaring om vegtrafikk.

Hvor glatt underlaget er og føles, handler om fart. Ved høy fart er også tørr asfalt i praksis glattkjøring. Det er sentrifugalkraften som avgjør det hele. Statens Vegvesen har vært rådgivere overfor Stortinget om vintervedlikehold og de har foreslått en barvegstrategi. Grunnen er at dette øker trafikksikkerheten, og det høres jo fornuftig ut? Når sjåføren kjører på det vi kaller svart veg, uten tegn til snø, skjer det noe merkelig. Sjåføren føler at sikkerheten er meget høy og øker farten.

Plutselig kan det være et sted det er meget glatt og da viser det seg at sikkerheten i virkeligheten er lav og ulykker skjer. Hvis en sjåfør kjører på snødekket vinterveg, oppleves risikoen høy og farten senkes automatisk. I og med at dette er et forutsigbart føre, er i grunnen den reelle risiko lav siden farten er tilpasset underlaget. Sikker trafikk handler om følelsen av sikkerhet, ingen ønsker jo å forårsake ulykker! Et jevnt og forutsigbart føre, er kriteriet for sikker vegtransport.

I sesongen 2000-01 brukte Statens Vegvesen ca. 70 000 tonn vegsalt. I sesongen 2005-06, ble det brukt ca 140 000 tonn. Det saltes stadig nye

strekninger og utvides også til steder som har innlandsklima, dvs. stabile vinterforhold. Ulykkesstatistikker viser at dette har lite for seg, da det på flere steder har vært ulykkesoppgang. Et stort flertall av bilistene er motstandere av all denne unødvendige bruken av vegsalt. Sist vinter fikk nyere biler problemer med bremsesystemer og saltet lager krypestrøm som setter elektronikken ut av spill. Bilene er ikke bygget for å kjøre i «sjøvann» slik en saltet vegbane kan fortone seg. Det finnes ikke statistikk over hva som er årsaken til trafikkuulykker, men Havarikommisjonen har nå begynt å se på vegtrafikken som et nytt virkeområde.

Grunnen til at barvegstrategien er øket trafikksikkerhet, men også sparte kostnader for myndighetene. Man sparer ca. to milliarder kroner på det i forhold til et tradisjonelt vedlikehold. Bilparken blir påført rustskader for over 5 milliarder, så det som skjer er at det offentlige sparer, men bilistene må betale over det dobbelte. Disse rustskadene handler også om sikkerhet. Vi vet foreløpig lite om hvordan rust forårsaker ulykker, men verkstedfolk rapporterer om stygging de ser og skjulte skader som bilistene ikke ser.

Så kanskje til den aller verste skaden vegsaltying medfører, store miljøskader. Mange andre land som har drevet med det samme, har redusert sitt saltforbruk kraftig, etter at miljøskadene er synliggjort. I Norge øker saltbruken år for år, selv om det



nå forskes på andre metoder også her. I 1995 ble første skade oppdaget av meg i Siljan i Telemark, hvor jeg drev et rørløggerfirma. Boligen ligger inntil Rv 32 som ble saltet. Alt av rør og utstyr i huset ble ødelagt av sterkt saltinnhold i drikkevannet. Statens Vegvesen måtte bore etter nytt vann og erstatte huseieren for totalt kr 140 000. Senere har det blitt avdekket lignende forhold i Hjørtal i Telemark, hvor ei lita grend med 16 husstander har fått ødelagt sitt drikkevann. Vi har lignende saker i Hallingdal og på vegen mot Hemsedal.

Også flere andre steder i landet dukker problemene opp, og underbygger at dette er en miljøkatastrofe. Folk er fortvilet og myndighetene trenerer disse sakene. SFT har bedt

meg om unnskylding for at de ikke har fulgt opp dette og forklarer i brev at dette ikke har vært prioritert og at de mangler ressurser. SFT skal jo være vårt miljøpoliti og overvåke forurensning, men her er det vel litt av historien om «bukken og havressekken». Miljøvernministeren har vi også henvendt oss til gjentatte ganger, men hun venter på rapporter som ble påbegynt i 2003? Vi skal ikke gå inn på detaljer om hva som skjer i forurenset grunn, men scenariet er skremmende.

I Norge har vi en Miljøvernlov som skal følges etter føre var-prinsippet. Men dette er helt fraværende her. Vi er ikke fanatisk mot vegsaltying, men mener at det må brukes som unntaket og ikke som hovedregel! 🌍

Har du glemt kulda fra i fjor?

Vi produserer og leverer dampkjeler til tining, oppvarming og vegvedlikehold. For entreprenører, skogeierlag, betongprodusenter, kommuner og vegvesen.

BASSØE DAMPKJELER
For driftssikkerhet!



Glomsrød Mek. verksted A/S
Grønland 1, 1767 Halden
Telefon 69 21 36 30
Telefax 69 21 36 33
e-post: post@glomsrod.no