

Salt ødela brønnen

■ Eier av campingplass i Hjartdal måtte bare stenge

Milevis fra havet, langt oppe i Hjartdal i Telemark, ble drikkevannet til Arne Olson så salt at campingplassen måtte stenges.

STEIN ERIK KIRKEBØEN
TOM A. KOLSTAD (foto)

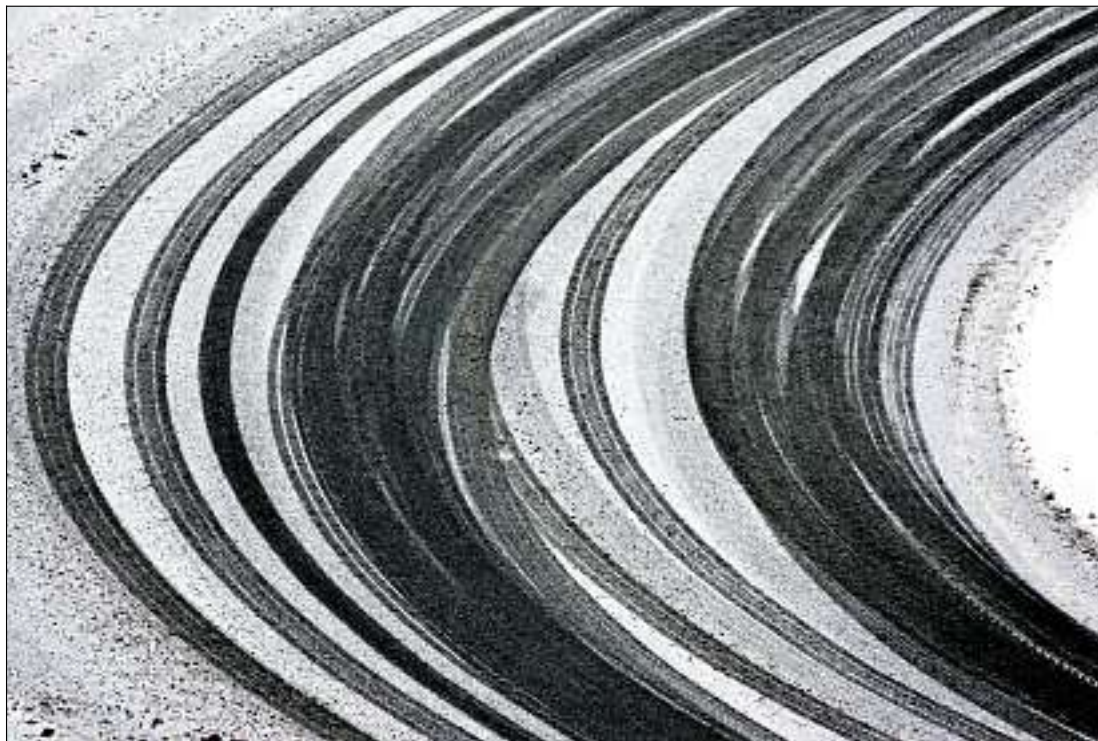
Etter lang tids kamp tok veivesenet på seg skylden. Men det love- de, nye borehullet har det ikke boret.

Arne Olson hadde godt drikkevann til både seg selv og familien og campingplassen han drev, fra et 72 meter dypt borehull ti meter fra riksveien.

– Men så begynte det å smake litt spesielt. Og så begynte rør og beholdere å ryke, da ble jeg mistenksom, sier Olson, som er rørlegger. Undersøkelser viste at vannet inneholdt 1145 milligram klorid pr. liter, mens det normale er 2,5. Mattilsynet stengte campingplassen på grunn av vannkvaliteten.

– Saltet kunne bare komme fra ett sted, fra veien som de hadde begynt å salte noen år tidligere, sier Olson, som gikk inn i en årelang kamp mot Statens vegvesen. De nektet å ta noe ansvar for det salte vannet. Men han nektet å gi seg.

«Bristende forutsetninger». I november 2005 uttalte veikontorets jurist, Henning Fykerud til Telemark Arbeiderblad at «nå er det vårt ansvar å sørge for rent drikkevann til familien Olson». – Høsten 2005 fikk vi et brev om



Saltet fjerner snø og is på veiene, men blir med vannet ned i grunnen og ut i vann. Brønner og overflatevann er forurensset av veisalt.

at de skulle bore et nytt hull til oss, men det har ikke skjedd. Derimot sluttet de å salte en kilometer av veien utenfor vår tomt, sier Olson, som har flyttet fra Hjartdal.

Den nye eieren har det samme vannet. Men etter at det ble slutt på veisaltingen, er borevannet nå innenfor Mattilsynets normer, selv om nivået av sulfat og klorid er så høyt at det ikke anbefales for barn under ett år. Noe nytt hull er ikke boret, og det love- de rene vannet ikke kommet.

– Løftet ble nok gitt på bristen- de forutsetninger. Saltet for-

svant da vi sluttet å salte, men sulfatet har vi ikke noen forklaring på. Vi kan ikke se at det skyldes veisaltet. Det er vanskelig å finne godt valg i hele området, det er problemer i flere brønner, så vi vet rett og slett ikke hvordan vi skal få det til. Vi har ikke gjort mye med den på en stund, men saken er ikke lukket, forsikrer Fykerud.

Salt i vann. Eksemplet fra Hjartdal viser at veisaltet ikke holder seg på veien. Det siver ut i bekker og vann og ned i grunnen. Statens vegvesen har un-

dersøkt 59 tjern og vann som ligger mindre enn 200 meter fra saltede veier.

– I 18 av dem, nesten hvert tredje, fant vi salte, oksygenfrie bunnlag. Sjøene er døde. I noen tilfeller, som i Gjersjøen, blander saltet seg i de frie vannmasser, og gjør hele vannet saltere, som regel synker saltholdige vannet ned, og legger seg som et lag i bunnen av vannet. Dette bunn- sjiktet hindrer den vanlige sirkulasjonen i vannene, det reduserer oksygentilgangen og skaper en død bunnsoner, sier forsker Torleif Bækken ved Niva.

De spylar trær

■ En gang i uken blir 24 nyplantede trær på Eidsvoll spylt av mannskaper fra Oslo Vei, det er de som har driftskontrakten for området. De rykker ut og spylar alleen for å hindre at trærne får saltskader. Noen trær skades av salttilsig i grunnvannet, mens andre er mest sårbare for sprut og saltkonsentrasjon i luften. Bjerketrærne på Eidsvoll tilhører den siste kategorien, og blir derfor spylt de ukene veien blir saltet.

Koster milliarder

■ Ifølge Stopp veisaltingen, påfører veisaltet norske biler rustskader for milliarder av kroner hver vinter. Fem milliarder kroner er et beløp som ofte dukker opp når det blir snakk om hva rustskader forårsaket av veisalt koster norske bileiere. Det er uvisst hvor tallet kommer fra.

– Det vet jeg ikke, og jeg tror ikke det er høyt nok, sier **Kåre Denholm**, som leder folkeaksjonen «Stopp veisaltingen». – Jeg vet at Korrosjonsinstituttet og Institutet for Metallforskning i Sverige rundt 1990 beregnet at veisaltet kostet hver svensk bileier 2800 kroner i året, sier Denholm.

Veier får farge

■ Statens vegvesen er i ferd med å fargelegge veinettet som saltes. I løpet av neste år skal veiene deles inn i grønne, gule og røde strekninger. Fargen sier noe om hva miljøet langs veien tåler av salt, og hvordan man skal salte på strekningen. Langs de grønne strekningen er det uproblematisk å salte. Langs de gule er det uklart hvor problematisk saltet er i miljøet, mens normal salting skaper miljøproblemer på det på røde strekninger.

A

Aftenposten

AKTIV

i Aftenposten hver fredag.

Aftenposten har lanserte en ukentlig serie om trening, velvære og en aktiv fritid. Hver fredag kan du lese om tematikk som personlig trening, kosthold, utstyr og konkurranser – eller rett og slett et aktivt liv. Vi vil gi deg treningstips før Birken, test av løpesko, årets sykkeltrender, kosthold og trening og mye mer.

AKTIV, som vi har valgt å kalle nysatsningen, vil du finne i Sporten.



Aftenposten
Det er godt å vite