

# Salt er billigst – men til hvilken pris...

Håvard Risberg er styremedlem i organisasjonen Stopp Veisaltingen, interesseorganisasjon mot veisalting i Norge. Han har klare meninger om de mange skadevirkningene ved den stadig økende veisaltinga, og fortviler over at vi med all vår nasjonale rikdom ikke tar oss råd til langsiktig tenking. Tenking på trafikksikkerhet, miljø og bilparken.

Janne Hopmo

På organisasjonens hjemmeside [www.stoppveisaltingen.no](http://www.stoppveisaltingen.no) bugner det av informasjon og tall, om bruk av salt i Norge og andre land. Det er tydelig at medlemmene prøver å nå fram med et budskap de brenner for, og det er tydelig at hvis man leter, finner man mange historier – ofte skrekkehistorier – om saltets skadevirkninger. Noe hjemmesida til Stopp Veisaltingen bærer preg av.



Håvard Risberg, styremedlem i Stopp Veisaltingen, forteller at organisasjonen får mange spørsmål på hjemmesida si, [www.stoppveisaltingen.no](http://www.stoppveisaltingen.no). De har også gående en underskriftskampanje mot salting av veier og alt det medfører.

## Hva gjør saltet?

Å stille dette spørsmålet til Håvard Risberg er som å trykke på en startknapp. På en vinterseong brukes det 20 til 40 tonn salt pr/km, pr/år, alt etter om det er 2 eller 4 felts vei. Dette er følgen av Bar-vei-strategien som ble lansert i 1999/2000, forteller Risberg. Strategi som i utgangspunktet var basert på en rapport fra Sintef, rapport som forespeilet nedgang i antall ulykker ved salting. Noe Stopp Veisaltingen mener er helt feil.

- Når man ser på statistikker fra Statistisk Sentralbyrå, spesielt for januar måned, vintermåneden framfor noen, viser de at ulykkestallene ikke går spesielt ned, samtidig som saltinga har steget jevnt fra år til år.

## Tærer på veier og bruer

I Oslodistriktet har undersøkelser gjennomført av forsikringselskaper avdekket at nærmere 20 % av bilførerne kjører med sommerdekk hele året. De stoler på bare veier, tror de er identiske med sommerveier.

- Når vi kjører på vinterveier skor vi oss etter vinterforhold, på bare veier etter sommerforhold, mener Risberg. Han peker også på Statens vegvesens enorme etterslep med vedlikehold av veier. Saltet løser opp bindemiddelet i asfalten, forårsaker store bruddskader og gjør etterslepet stadig større. Tæringen på asfalten om vinteren, gir næring til asfaltverkene om sommeren. Stopp Veisaltingen er bekymret for samtlige betongbruer i Norge, som ikke er beskyttet mot saltets skadelige virkning. Kloridene trekker gjennom både asfalt og betong, mengden er noe avhengig av porestrukturen på overflaten. Gjennom mange år med salting

vil initieringsperioden for armeringsstålet sannsynlig for lengst være over, med punktskader og svekket stålkonstruksjon, som er bærebjelken til betongbruene.

Han forteller at etter ulykken i Mississippi i fjor, der ei bru plutselig kollapset, kom det fram fra flere hold at hendelsen var et direkte resultat av ødeleggelser forårsaket av salt.

- Vegdirektoratet hevder at de "nye" betongbruene er vernet mot saltskader – men hva med de "gamle"? Når vi spør etter adressen til de nye betongbruene, får vi aldri noe konkret svar. Etter hendelsen i Mississippi sto det i flere aviser at Statens vegvesen skulle foreta en sjekk av 200 norske bruer. Kanskje det, men saltet arbeider i det stille, om noen år vil vi få et stort problem.

## Bilene

Salt påfører bilparken skader for mange millioner pr. år

NAF opplyser at ved undersøkelse av en stor andel av bilene avdekkes det bremsefeil. Bilførerne er ikke klar over at bremsene ødelegges og oppdager det vanligvis ikke før de må sjokkbremse i en farefull situasjon. Det er ikke så mange år siden vi i Trøndelag ikke ville kjøpe biler som hadde gått på Østlandet, på grunn av saltskader. Nå er tilstandene blitt de samme også i vår region. Det er snakk om en forringelse av bilene som koster hver bileier dyrt. Mye mer enn det staten sparer på å bruke salt i stedet for sand på veiene. Det blir billig brøyting når snø og is fjernes på annet vis, men utgiftene skyves over på bilistene i første

omgang. I andre omgang blir det hele samfunnet som må ta utgiftene.

## Forurensing

Det er ikke bare saltet som er farlig for naturen, forklarer Risberg. For at saltet ikke skal klumpe seg, er det tilsatt ferrocyanid, et antiklumpmiddel som lett taes opp i kroppen til dyr og mennesker. Tilsatt mengde ferrocyanid er 5 ganger over lovlig mengde – i følge mattilsynet.

- Miljøvernorganisasjonene har kun fokus på luftforurensing. Det snakkes veldig lite om kanskje den største og verste forurensingen på fastlandet, der det er staten som er aktøren.

Veisalting har i USA ført til at flere innsjøer mister alt liv, både ferskvannsfisk og andre organismer. Via hjemmesida til NIVA (Norsk Institutt for Vannforskning) finner vi en artikkel fra 2005, skrevet av Didrik Söderlind, der vannforsker Johannes Kjendsmo forklarer det verst tenkelige scenariet; at nedsaltede innsjøer kan utløse giftig gass.

Hvis salt destabiliserer en innsjø, vil det stagnerte bunnvannet komme i sirkulasjon. I en stagnert innsjø vil hydrogensulfid (svovelvannstoff) dannes nede i dypet. Dette hydrogensulfidet holdes nede i bunnvannet av vekten av vannet over. Dersom innsjøen begynner å sirkulere og bunnvannet kommer opp, vil hydrogensulfidet gå ut i atmosfæren. Dette kan være kritisk, for det er snakk om en meget giftig gass, understreker Kjendsmo.

Flere privatpersoner, hovedsakelig i Buskerud og Telemark,

har fått drikkevannet sitt ødelagt fordi brønner er blitt saltet i hjel. I Sverige har veisalting ført til salt grunnvann flere steder. Risberg vet også et tilfelle der rør og hvitevarer i et hus rustet opp på grunn av salt.

NIVA er i ferd med å undersøke innsjøer rundt om i Norge. Risberg er opprørt over at Hammervatnet ikke står på lista over de som skal undersøkes. Han har vært i kontakt med NIVA, men har foreløpig ikke fått gehør for sin bekymring. Nesvatnet mellom Åsen og Ronglan er undersøkt, og her er det funnet et saltlag på bunnen, salt som er vasket fra veggen og ut i vannet.

## Salt veldig vanlig

Salting er billigere enn brøyting og strøing med sand. At det fører til større trafikksikkerhet, som nevnt overfor, er beviselig feil, mener Stopp Veisaltingen,

- Det er ikke bare Statens vegvesen som salter. Også mange private aktører bruker salt for å ha snøfrie parkeringsplasser. Det har tatt helt av, slår Risberg fast.

Han er heller ikke enig i påstanden som Sverre Skogly fra Mesta ga uttrykk for i Frostingen for en tid siden; at bare veier er et krav fra dagens bilister. Det finnes undersøkelser der det kommer fram at kun ca. 10 % ikke ønsker vinterføre. Før det ble vanlig med salting, ble vi advart mot usikkert føre høst og vår. Nå er det usikkert føre hele vinteren. Kun ved én værtype vil Risberg anbefale salting. Det er ved underkjølt regn, altså når det er regn i lufta og minusgrader på bakken. Akkurat denne

værtypen inntreffer ikke ofte, er hans inntrykk.

## Det forskes

Pr i dag er det bare sand som er 100 % miljøvennlig på vegene. Det forskes på utstyr og miljøvennlige metoder for å fjerne snø og is for å trygge trafikken. Det er ikke bare saltet som skader miljøet, peker Risberg på. Parallelt med saltmengden, øker forbruket av spylervæske. Før saltinga tok til, kunne man kjøre i et par måneder med ei 4 liters flaske. Nå er forbruket mangedoblet.

- Situasjonen man får når det er kuldegrader, man møter en trailer og får spruten på frontruta, er rett og slett livsfarlig. Man setter i gang vindusviskerne, spruter på med spylervæske, men saltsuppa fryser på ruta og reduserer sikten. Veien tørker ikke når den er saltet, selv med flere kuldegrader. Saltet trekker til seg varme fra veibanen og blir til tider underkjølt med isdannelse på det svarte veidekket.

## Nabolandet, Sverige

I vårt naboland, Sverige, har de nå i flere år vært opptatt av den skadelige saltingen, og redusert forbruket til under halvparten av tidligere forbruk. I Norge går det motsatt vei; saltmengden øker. Forbruket er nå kommet opp mot 200 000 tonn på landsbasis, forteller Risberg, blandet med ca. 20 tonn ferrocyanid.