

# Miljøvennlig trafiksikkerhet eller saltlake på norske vinterveier?

Kampen mot uvettig og overdreven salting av norske veier øker i omfang. Hardest ut går aksjonen "Stopp Veisaltingen" som uttrykker sjokk over at Statens Vegvesen de siste 5 årene har fordoblet forbruket fra 70.000 tonn til 140.000 tonn. Stadig flere strekninger saltlegges, også i innlandet, der det er stabile vinterforhold. Rådgiver og styremedlem i aksjonen Stopp Veisaltingen, Kjell Hansen, sier til Våre Veger at ulykkene ikke er redusert på grunn av økt salting, heller tvert i mot. Blant annet får nyere biler problemer med elektronikken. Saltet fører til belegg på bremseklosser og saltet lager såkalt krypestrøm som setter elektronikken ut av spill. Bilene er ikke bygget for "sjøvann" sier han. Bilparken blir årlig påført skader for 5 milliarder kroner, hevder han, uten å dokumentere dette tallet.



Hansen peker også på den store miljotrusselen. Mens de fleste land i Europa i tillegg til USA og Canada reduserer saltforbruket kraftig har Norge økt jevnt og trutt de senere årene, og derfor krever han på vegne av aksjonen at myndighetene i Norge nå må sørge for å stoppe uvettig salting.

## Bråket i Hallingdal

er ikke over, men en hydrologisk undersøkelse som Statens vegvesen selv har foretatt viser at saltet som flere brønneiere i Hallingdal har klaget over i sine drikkevannskilder trolig kommer fra veisaltingen.

Analysen omfatter prøvetaking,

befaring og analyser av vann ulik beskaffenhet og plassering. Innehaverne av Skogheim hytter i Hjørtedal i Telemark får fremdeles tilkjørt rent vann, men har fått 300 000 kroner i erstatning fra Statens Vegvesen. Motgangen til tross, nå utvider de virksomheten.

Det nytter å kjempe mot overmakta, sier Arne Olson til Telemark Arbeiderblad. Sammen med kona Anita har han slåss for bedre vannkvalitet helt siden det i fjor vinter ble oppdaget enorme saltforekomster brønnvannet. Sauene måtte til slutt slaktes fordi vannbæringen ble for mye. Familien har nå fått erstatning, men må fremdeles bære

vann. Han sier vegvesenets målinger utover våren og sommeren har vist at saltinnholdet i brønnvannet har stupt etter at vegvesenet sluttet å salte veiene.

Sulfatnivået har gått fra 179 mg/l til 22 mg/l, sier Olson. «Godt vann» har gjerne 2,5 mg/l sulfat i seg og mengden bør uansett ikke være over 25 mg/l.

En av naboene til Olson har fått målt hele 300 mg/l sulfat i sitt vann. Man kan få diare hvis man drikker vann med så mye sulfat i seg. - Vi sier ikke at vegvesenet har skylda for sulfatet, men sulfatet var ikke i vannet tidligere, sier Olson.

## Drammen vil droppe saltet for å bli kvitt svevestøvet



**Varaordfører Freddy Hoffmann (Frp) i Drammen vil kutte ut salting av veiene for å komme svevestøvet til livs.**

-Vi burde plukke ut en eller to bydeler der vi prøver ut dette, sier Hoffmann til Drammens Tidende. Han er overbevist om at det fins alternativer til salting av veier, som han mener er ødeleggende for både miljøet og bilparken.

Ekspertenes anbefalinger for hva som er akseptabel dose svevestøv, ble overskredet hele 57 ganger i 2005. Varaordføreren vil i første omgang kjøre saltfritt i en eller to bydeler for å se hvordan dette fungerer. Han har allerede luftet ideen for ordfører Tore Opdal Hansen som i vinter rettet sterk kritikk mot Statens vegvesen for ikke å gjøre nok for å stoppe forurensningen.

– Om 10 til 15 år kommer fagfolk til å riste på hodet og si at det var tåpelig det vi drev på med den gangen, sier Hoffmann.

## Sjokkert representant i transport-komiteen

Irene Johansen fra Arbeiderpartiet sitter i Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité. Hun er nærmest sjokkert over de enorme mengdene med salt som brukes på norske veier.

Hun hadde ingen anelse om at forbruket er økt med 100 prosent de siste 5 årene, og mener informasjonen om dette fra Statens Vegvesen og Vegdirektoratet dermed har vært meget mangelfull i forhold til politikerne.

-Jeg mener trygge veier er det aller viktigste, men dersom salt nærmest pøses ut på norske veier er det på tide at vi får fakta på bordet. Det forundrer meg at disse opplysningene ikke er formidlet inn til vår komité, sier Irene Johansen.

Hun forventer at ledelsen i Statens Vegvesen og Vegdirektoratet nå orienterer komiteens representanter om årsakene til den voldsomme økningen, og hun vil også ha alternativer til salting på bordet.

Det er viktig at vi får faktabasert informasjon og innspill til konstruktive løsninger for miljøet. Vi kan ikke utsette oss for dette. Selv har jeg ofte tenkt at vi må bygge fangdammer langs de store hovedveiene våre slik at avrenningen gjør minst mulig skade.

Sårbare områder må ivaretas på en helt annen måte, mener hun. Når drikkevann i enkelte deler av landet blir ødelagt på grunn av veisalt-



**Bildet: Irene Johansen fra Arbeiderpartiet sitter i Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité og vil be om en redegjørelse for det store saltforbruket på norske veier.**

tingen er det et kraftig varsko, – og dette må vi snarest gjøre noe med. Jeg er åpen for å ta i mot innspill fra alle som har konstruktive løsninger, – og med dette mener jeg løsninger som ivaretar både trafikksikkerheten og miljøet, sier stortingsrepresentanten fra Moss.

## Prosjektleder Roar Støtterud i Vegdirektoratet: Redusert volum og smartere løsninger

18 millioner kroner skal brukes de neste tre årene på prosjektet Salt SMART.

SMART står for strategi, miljøvirkninger, alternativer, reduksjon og tiltak. Prosjektleder for metodeutviklingen i Vegdirektoratet, Roar Støtterud, innrømmer at det saltes alt for mye på norske veier, og han er ikke stolt over fordoblingen av saltforbruk de siste 5 årene.

Han mener det er flere grunner til økningen i forbruket.

Hovedskylden for økningen legger han på en rekke nye aktører i markedet som "pøser på" med mye mer salt enn nødvendig fordi de ikke har den kompetansen som skal til for å gjøre jobben riktig.

-Det er mange som tror det er nødvendig med store mengder for å gjøre veiene trygge om vinteren, - og dette slår selvsagt negativt ut på statistikken, mener Støtterud.

-Entreprenørene må slutte å "ta i" for å være sikre. De må øke sin kompetanse for å gjøre jobben riktig, sier Støtterud bestemt.

Han mener også at flere tøffe vintrere og et stadig utvidet veinett for salting er medvirkende årsaker til den kraftige økningen i forbruket av veisalt.

Støtterud mener det er viktig å holde fokus på reduksjon av saltingen.

- Vi må ha som mål å redusere forbruket med en tredel i løpet av kort tid, og vi må fortsette utprøvingen av nye og mer miljøvennlige produkter.

I løpet av de siste årene er det kommet en rekke kjemiske produkter på markedet. Flere er under utprøving, og personlig mener jeg klorfrie produkter med de rette egenskapene og den rette prisen kan være med å redusere saltforbruket. Det er imidlertid blåøyd å

tro at vi skal bli kvitt den tradisjonelle saltingen, sier han.

Calcium Magnesium Acetat (CMA) er et av produktene som er blitt prøvd ut de tre siste årene, og Støtterud mener produktet har en rekke gode egenskaper. Han inn-



rømmer likevel at det er intern uenighet i Vegdirektoratet om bruk av CMA. Det hevdes at CMA forbraker oksygen under oppløsning, og det er et argument som så langt er blitt tillagt stor vekt i direktoratet.

Sivilingeniør Thor Nordhagen, kommenterer overfor Vei og Vedlikehold at dersom det her menes oppløsning av CMA i vann, så er dette direkte feil. Det forbrukes imidlertid oksygen under biologisk nedbrytning (naturlig prosess): Acetat oksyderes til kullsyre og vann som senere går inn i det naturlige kretsløp. Kalsium og magnesium forblir i vannfasen og virker Ph-stabiliserende. Altså motvirker dette forsurening. Når CMA brukes på vinterstid med lav temperatur og liten biologisk aktivitet i naturen, skjer det neppe noen vesentlig nedbrytning av acetat, men ved vår-smelting og påfølgende fortykning i vann vil

Acetat relativt raskt nedbrytes. Etter en snøvinter vil det ofte være akkumulert "sur nedbør" (svovel- og nitrogen-oksyder) i snøen som under smelting gir "surstøt" i vassdrag, dvs. en uheldig Ph-senkning i vannet. Kalsium og magnesium

vil til en viss grad avdempe dette, sier Nordhagen.

Støtterud mener CMA, som i Norge markedsføres under navnet ICE-Away, er meget godt egnet blant annet for støvdemping i tunneler.

Fra Canada er det kommet et nytt produkt med maiskonsentrat som gir effekt og betydelig reduksjon i saltforbruket. I tillegg er dette produktet et rent naturprodukt og også økonomisk forsvarlig. Dette skal nå, sammen med CMA-produkter, testes ut i Trysil i midten av januar 2007.



**Bildet:**  
Roar Støtterud mener entreprenører må øke sin kompetanse på salting.