

# Uforsvarlig bruk av salt på vegene

Det saltes som aldri før og det bør nå settes søkelys på denne utvikling. Grunnlaget for at det saltes er ønske om bedre friksjon på vegene om vinteren. Det skal helst være som å kjøre på sommerføre. Skjer det en ulykke og det var glatt så er årsaken som regel at vegen ikke var «strødd» – les saltet.

Enhver bilfører bør ha en del kunnskap om kjøring på vinterføre, og det må ikke glemmes at ifølge vegtrafikkloven er det bilførers ansvar å tilpasse farten etter forholdene samt å sikre bilen fra å gli.

At det sandstrøs på ulykkesbelastede og trafikkfarlige plasser er fornuftig, men at det skapes sommerfriksjon på noen veger ved å pøse ut saltlake er ut fra et helhetssyn direkte farlig og miljømessig forkastelig.

## Hvorfor denne utvikling

Ansvaret for vegvedlikeholdet er tildelt private entreprenører samt det statlige Mesta. Statens vegvesen er oppdragsgiver/ kontrollør og utøver en fortløpende og nitidig kontroll, spesielt av friksjonen på vinter vegene. Dersom friksjonen er utafør fastsatte krav utstedes betydelige bøter.

Den enkleste og billigste måte å sikre seg mot slik bøtelegging er å pøse på med salt/saltlake. Dette gjøres uten noen form for helhetlig oppfølging og kontroll bl.a. av forbruk. Og hva med konsekvensanalyse når det gjelder trafiksikkerhet bl.a. ut fra noen veger saltes, andre ikke, og hva med saltets miljøpåvirkning.

## Trafiksikkerhet

Ved salting blir vegbanen mørk og våt. Saltlake setter seg på lysene og frontruta og det blir enda vanskeligere å se. Dette forsterkes ved salt-drev fra møtende trafikk og spesielt fra en betydelig økende trailertrafikk. Forbikjøring er direkte farlig og det bygges opp køer. Det saltes også når det snør. Dette fører ofte til bar vegbane i kjøresporet og tung saltsørpe på resten av vegbanen. Hastigheten økes pga. god friksjon i kjøresporet. Dette er direkte trafikkfarlig. Etter en kjøretur i saltlaken, (eks. Volla-Tromsø som er en av de verste strekningene) har både bil og dekk et betydelig saltbelegg. Belegget gjør dekkene glatte noe som vanskeliggjør kjøring på vinterføre dvs. veger utenom «saltvegene».

Når «saltvegene» fryser, dan-



Illustrasjonsfoto.

31.01.08.

nes en hard og seig isflate som er utrolig glatt og trafikkfarlig.

## Miljø

I disse tider med fokus på miljø, er det utrolig at en slik betydelig forurensning kan skje uten større fokus og grundige analyser av de totale konsekvenser.

Hva med saltets påvirkning i naturen og f.eks. drikkevann, dette være seg brønner, kilder eller større reservoarer. Og hva med saltets påvirkning av bitumenproduktene i asfaltdekkene og evt. avrenning i naturen. Forbruk av store mengder spyleveske og rensemidler pga. saltingen forurenser også. En be-

holder spyleveske på en Tromsø-tur er ikke uvanlig i tillegg til rundvask av bilen med renseveske (løsningsmiddel). Ved ombygging av Rv 86 langs Andsvann som er drikkevannskilde for hele Målselv, ble parkeringsplasser fjernet for å hindre at biler stoppet og evt. forurenset vannet. Ubegrenset salting av vegen langs hele vannet kan imidlertid utføres uten reaksjon eller restriksjon. Øket mengde svevestøv pga. slitasje fra bar asfalt er også en konsekvens.

## Økonomi

Saltede og bare veger fører til øket vegslitasje og spordannelse. Taktet på utbedring av vegene er gått ned pga. pengemangel, og vi får stadig mer sporete og farlige veger både sommer og vinter (ikke vintersåle).

Saltets innvirkning på bilparken påfører også samfunnet store kostnader.

## Konklusjon

Dette bør ikke fortsette. Ut fra en helhetsvurdering basert på miljø, trafiksikkerhet og totaløkonomi kan ikke vegsalting i omfang som nå være riktig. I stedet for bøtelegging og derav fri flyt av salt, burde heller Statens vegvesen prioritere og premiere entreprenører som klarer å holde gode og sikre vinterveger uten bruk av salt. Dette er fullt mulig, men koster muligens bare litt mer (bruk av sand/oppvarmet sand på utsatte plasser).