

## **Stopp Veisaltingen!**

### **Bakgrunnen for å organisere Stopp Veisaltingen!**

For mange år siden begynte folk å reagere på negative opplevelser som følge av veisalting. De første tegn var at folk fikk ødelagt sko og klær og et økende antall klovdyr trekte inn på veien for mest sannsynlig slikke salt og skapte trafikkfarlige situasjoner. Bilistene merket også ulemper i form av at saltsprut festet seg på frontruter og lakk og var vanskelig å fjerne. Dertil ble det oppdaget akselererende rust- / korrosjonskader som følge av den nye metoden på vintervedlikehold.

Etter hvert dannet det seg lokale grupper som observerte alle problemene og som dannet aksjonsgrupper mot den unødvendige veisaltingen. Året 1996 ble det oppdaget miljøskader, og til tross for at det ble slått alarm var det ingen reaksjon fra de ansvarlige etater som hadde tillatt salting langs veien.

I dag er kunnskapen stor om alle problemene som følger av veisalting og de lokale gruppene mot veisalting har nå organisert seg i en landsdekkende aksjonsgruppe - Stopp Veisaltingen.

Vintersesongen år 2004 til år 2005 ble det benyttet i overkant av 140 000 tonn salt langs norske veier. Det igjen bekrefter en saltmengde på ca. 45 000 kg. pr. kilometer veibane.

Som antiklumpemiddel (for at saltet ikke skal klumpe seg) ble det brukt av Statens vegvesen et svært giftig stoff med navn "ferrocyanid" med en samlet vekt på ca. 14 000 kg. Giftstoffet tas meget raskt opp i kroppen både hos mennesker og dyr. Ut fra våre beregninger har de benyttet en ulovlig mengde med ferrocyanider som ligger fem (5) ganger over lovlig tillatt vekt pr. kg. salt – dvs. 100 milligram ferrocyanid. – Lovlig mengde dokumentert fra mattilsynet er 20 milligram.

Som følge av saltingen blir det også benyttet store mengder med spylervæske (isopropanol) i størrelsesorden på flere hundre tusen liter konsentrat gjennom hver vintersesong. Isopropanol er giftig og sløvende. Dertil blir det benyttet tusener av liter kjemisk vask – nedbrytbar og ikke nedbrytbar i naturen. Samlet går dette ut i vår naturomgivelser!

### **Hva er formålet til Stopp Veisaltingen!**

Formålet ligger åpent i navnet som gruppen har valgt og den dagen formålet er nådd, har gruppen utspilt sin rolle. Det er imidlertid ingen tvil om at gruppen vil føre kampen fram til målet.

Vi ønsker å komme i dialog med de ansvarlige myndigheter og løse saken på en sivilisert måte.

Det er imidlertid ingen tvil om at det kan dannes en stor opinion mot veisalting, da miljøvernorganisasjoner og 70% av bilistene ønsker dette vintervedlikeholdet vekk. Hvis dialog ikke fører frem, vil vi føre saken videre som en aksjon.

### **Hvordan oppsto denne barmarkstrategien som veisaltingen kalles?**

Statens Vegvesen og Vegdirektoratet la fram en plan for dette, ut fra øket trafiksikkerhet for Stortinget og ba om tillatelse til å sette i gang med denne metoden. Sett ut fra at dette ville løse mange problemer og høyne trafiksikkerheten.

Stortinget stolte på sine faglige rådgivere og ga tillatelse til å ta dette i bruk. Stortinget var sikkert ikke klar over hva som ville bli konsekvensene og Vegdirektoratet kan umulig ha hatt noen anelse om hva omfanget skulle bli!

Når alle følgeskadene nå har blitt avdekket, tviler vi på om Stortinget ville gitt denne tillatelsen i dag. Mange andre land har også tatt saltet i bruk, men har forlenget begynt å minske bruken av veisalting ut fra alle negative følgeskader på dyr, mennesker, materiell og ikke minst miljøskader. Det fordi de har blitt klar over konsekvensene. Men Norge, som til tross for alle problemene som er avdekket utvider bruken av veisalting radikalt. Vårt utgangspunkt og krav er derfor at Stortinget som ansvarlig for å gitt denne tillatelsen, trekker denne tilbake så fort som mulig. Vi skal begrunne hvorfor vi mener dette.

### **Hvor ble det av trafikksikkerheten?**

Vegdirektoratet har lagt fram en rapport fra SINTEF at trafikksikkerheten er øket ved bruk av veisaltingen. Rapporten er meget ensidig og andre fagfolk har plukket denne fra hverandre. Vegdirektoratet bruker den imidlertid for alt hva den er verdt!

Vi kaller rapporten et bestillingsverk fra Vegdirektoratet, og kan dokumentere at effekten av veisalting og økt trafikksikkerhet er betydelig overdrevet. En ensidig rapport er et alt for lite materiale å støtte seg til. Det er andre forhold som tyder på det motsatte.

I Hallingdal kan det dokumenteres at ulykkestallene øker ved bruk av salt, sammenlignet med Valdres og Gudbrandsdalen. Hvorfor har antall dødsulykker i Buskerud fordoblet seg fra år 2003 til år 2005? Vintermånedene er verst. I landet ellers synker tallet på dødsulykker. Buskerud er et av de fylkene det saltes mest, og burde derved ha svært lave tall, i følge beregninger fra SINTEF.

Svenske Vegverket reduserer mye på saltforbruket sitt, og en studie på deres ulykkestall viser at vintermånedene fra år 2000 til år 2005 er sterkt nedadgående. Dette er stikk i strid med den Norsk'e politikken fra Vegdirektoratet som sier mer salt, mindre ulykker.

Daglig skliir vogntog av veien selv om den er saltet og det har vært flere stygge ulykker, hvor det synes som om veisaltingen er den direkte ulykkesårsak. Blir ikke veien brøytet ren skliir alle kjøretøyer i denne sørpa og ulykker er et faktum.

Vi ser fram til at Vegdirektoratet legger fram en analyse som bekrefter deres påstander!

### **Miljøskader!**

Alle miljøskader som følge av veisalting burde være grunn alene til å avslutte barmarkstrategien. Veisalting trekker også med seg mange andre farlige stoffer fra biltrafikken ned i jord og grunnvann. Og i mange år allerede har avrenningen nådd vannkilder og grunnvann. Selv etter avsluttet salting vil forurensingen fortsette i flere år. Salt i seg selv er ikke bra for helsa når det forekommer i så store mengder som det er blitt påvist ved flere grunnvannskilder i landet. EU sitt vannrammedirektiv vil sette store begrensninger for kjemisk vintervedlikehold og kreve opprydding for utslipp som salting har medført. Direktivet vil også gjelde for Norge gjennom EØS - avtalen

For flere år siden ba SFT Vegdirektoratet komme med en analyse som viser dette forholdet. Nå er NIVA og Jordforsk. i gang med nye undersøkelser, men vi mener at skadeomfanget er avdekket og allerede bekreftet i Jordforsk. sin rapport fra året 2004. Mange har fått ødelagt sine vannkilder til brønner. Siden første sak ble varslet året 1996 har det ikke vært reaksjon fra de ansvarlige, og nå har mange meldt fra til Vegdirektoratet om ødelagte drikkevannskilder. Året 1996 måtte Vegdirektoratet erstatte en drikkevannskilde med tilbehør for kr. 140 000 på en eiendom. Nå lurar vi på hva kostnadene totalt vil beløpe seg til før veisaltingen og følgeskadene er opphørt ?

Hva skjer fra forurensing starter og fram til dette blir avslørt? Folk og dyr kan bli påført helseskader og erstatningene kan bli enorme. Har Stortinget tid til å vente på flere

rapporter? Vi fikk svar fra miljøvernminister Helen Bjørnøy om at hun ville vente på rapporten fra SFT. Vårt råd er å ta kontakt med Vegdirektoratet som allerede har mange krav om erstatning liggende på bordet og mange har varslet rettssaker om dette. Vegdirektoratet har nå så mange saker at dette alene er grunn til å avslutte veisaltingen. Vi trenger ikke vente på flere rapporter, men etterlyser handlekraft fra Stortinget. Stopp veisaltingen før skadeomfanget blir for stort og uhandterlig!

### **Materielle skader som skaper ulykker!**

Vi anslår at Statens vegvesen sparer ca. to (2) milliarder kroner pr. år med bruk av salt på veibanen som gjør jobben for dem i stedet for konvensjonell snøryddeutstyr. Dette er dessverre kortsiktig planlegging når man tar i betraktning kostnadene som følger i etterkant med all saltingen langs veiene! I tillegg påfører de privatbilistene i Norge's land en merutgiftskostnad pr. år i rust- / korrosjonskader som beløper seg trolig i overkant av fem (5) milliarder kroner pr. år. Mange av rustskadene medfører svikt på sikkerhetsutstyr, slik som bremses og andre sikkerhetsmessige innretninger på bilen. Den siste tiden er det mange som overraskende og uten forvarsel har opplevd bremsesvikt pga. olje oppløst fra asfalt og saltbelegg på bremseskiver. Dette er også et voksende problem. Bilverksteder bekrefter at dette er årsaksforhold!

Kan Vegdirektoratet framlegge hva veisaltingen skaper av slike ulykker?

### **Skader på underjordiske installasjoner og bruer!**

Vegdirektoratet blander nå magnesiumklorid i saltet for å senke frysepunktet på kjørebanelen. Magnesiumklorid er sterkt etsende (løser opp bindemiddel) til betongen og da er det lett å tenke seg den videre utvikling til skadeomfanget. Det første som er betenkelig er skader på betongbroer og armeringsstålet som er "bærebjelken" til betongen. – Vi har allerede mottatt melding om "sykemelding" av betongbroer. Hva er årsaken? Det andre er alle underjordiske installasjoner som tunneler og offentlige vann- og avløpssystem. Det skumle her er at dette ikke vil oppdages før skadeomfanget er omfattende. Dette blir å sammenligne med grunnvannskader; vi ser det ikke før det er for sent!

### **Praktiske opplevelser under kjøring på saltet vei!**

Når veien er brøytet skikkelig etter salting og veibanen er tørket opp er det fint å kjøre. Er veien ikke tørr, medfører det hyppig bruk av spylevæske som er kilde til forurensing. Er veien dårlig brøytet er det problematisk å kjøre når hjulene ikke når ned til veibanen og det kan oppleves som vannplaning. Farten må da reduseres kraftig. Men når veibanen er tørr blir det svevestøv, og Vegvesenet fortsetter med saltingen for å holde asfalten fuktig. Det igjen medfører til at bløt asfalt slites 4 - 5 ganger raskere enn tørr asfalt.

Normalt er det glatt ved null-føre, men på saltet vei fryser det ved mange kuldegrader. Det blir glatt ved en uvanlig temperatur og dette overrasker mange. Da oppstår også et annet problem; sprut fra møtende trafikk fryser på frontruten og sikten reduseres til dette er fjernet. Ved bruk av magnesiumklorid i saltet fryser saltet ved enda lavere temperatur og problemet vil forsterkes.

Når saltet på veien fryser, danner det seg "sjøis" som er mye seigere enn is fra vanlig vann. Kjettinger vil også ha dårlig effekt under forhold med tynn ishinne på asfalt.

Ved kjøring fra saltet vei og over på usaltet, blir kjøreforholdene meget vanskelig og uberegnelig. Dette er også ulykkespunkt og kommer overraskende på mange!

## **Hva ønsker Stopp Veisaltingen når veisaltingen er opphørt!**

Vi ønsker forutsigbare vinterveier som brøytes, høvles og sandstrøes etter behov. Alternativer til vanlig sand og finmalt grus er skjellsand som egnet strømiddel. Crust er et nytt 100 % miljøvennlig strø middel som biter seg fast til isen og danner et "sandpapirføre". 0,5 kg tilsvarer 1000 kg strøsand. Dette prøves nå ut på flyplasser og veier.

Videre vil vi at folk skal velge den dekkutrustningen de føler seg trygge med. Jordforsk. viser til en rapport fra år 2004 at veisaltingen er med og løser opp bitumen (råolje fra østen) i asfalten. Samtidig løsner steinen i asfalten opp mer enn dagens miljøpigger. En Blanding av piggdekk, kjettinger og piggfrie dekk lager en god kjørbar vei. Det finnes også andre gode løsninger som for eksempel dekk hvor det er tilsatt sandkorn i slitebanen. Andre typer har silisium og andre løsninger som skaper god friksjon. De som ikke klarer å ta seg fram på et normalt vinterføre får velge andre transportmuligheter. Det er ingen menneskerett å kreve bare asfaltveier i et vinterland!

For tynge kjøretøyer finnes det sandstrøingsapparater som sjåføren selv kan løse ut etter behov. Disse strør sand direkte ned foran hjulene. Vi er sikker på at oppfinnere og produsenter vil finne på nye løsninger når veisaltingen er borte.

Stopp Veisaltingen!

Underskrift fra leder på vegne av gruppen.

Leder: Sign. Kåre Denholm.

Sekretær: Sign. Arvid Furnes.