



Stopp Veisaltingen

Interesseorganisasjon mot veisalting i Norge

www.stoppveisaltingen.no

7540 Klæbu den 23. januar 2008.
Ulstadvegen 27.

**Til Trondheim kommune,
v / Kommunaldirektør
Håkon Einar Grimstad,
7000 TRONDHEIM.**

MILJØBOMBEN – VEISALTING

Saltbruken langs stamveier i Norge er kommet helt ut av kontroll, uten at noen aktører for veisaltingen eller miljøenheter reagerer. Det gjelder både på stamveier og i byer. Slik det fungerer, sitter Vegdirektoratet på toppen og dominerer vegetaten. De manipulerer fakta overfor både entreprenørene og miljøvernorganisasjonene, uten at noen tar til annerledes tenkning. Med 200 000 tonn salt i 2007, blandet med det meget giftig antiklompemiddel (ferrocyanid) på hele 20 tonn på landsbasis, må det snart begynne å ringe en "klokke" for de ansvarlige. Ikke bare i Vegdirektoratet, som allerede viser unnnvikende tendenser, men også for noen i Statens vegvesen og andre veiansvarlige i regionene. Skadeomfanget med denne enorme saltmengden har ødeleggende effekter på miljøet, både over- og under jordbandet.

Det saltes ned til svart asfalt og til alle døgnets tider, på tørr asfalt, bløt asfalt, kuldegrader, flere varmegrader og på tykke snølag. Bekymringen vår gjelder både for mennesker og dyr, natur, asfalt og installasjoner. Nærliggende naturomgivelser vil gå en sikker død i møte. Grunnvann og drikkevannskilder har allerede blitt forurenset med tungmetaller og sulfater. Allerede er 18 av 59 vann som er kontrollert av NIVA, død på bunnen og ingen sirkulasjon. Saltet løser opp bindemiddelet i asfalten, og nylagt asfalt har derfor allerede dype hjulspor. - Tæringen på asfalten om vinteren, gir næring til asfaltverkene om sommeren. Tonnevis med anrikelse av frie klorider på gamle og nye betongbruer, vil betong og armeringstål gå i oppløsning. Initieringsperioden og passiviseringen for armeringsstålet er trolig for lengst over, og overflatespenningen på betongen gjør at betongen går i oppløsning. Salting til svarte asfalten medfører uforutsigbare kjøreforhold - i stedet for konvensjonell vintervedlikehold. Dette har vist seg tydelig å slå feil for utenforstående, men ikke for de ansvarlige for veisaltingen. Vi tror de ansvarlige sitter trygt i sine stillinger, så langt, men overfører saltproblemet til neste generasjon.

I en fersk undersøkelse ved VTI har professor Harald Norem bekreftet det vi i vår organisasjon har hevdet i mange år - veisaltingen skaper flere ulykker.

Saltingen på asfalt, løser opp bitumen / råoljen slik at steinen blir liggende igjen – det blir som å kjøre på en ferist. Saltvåt asfalt slites 5 – 7 ganger raskere enn tørr asfalt. Alt salt som ikke dissosieres, blandes med oppløst asfalt når det tørkes, og danner mengder med vei- / svevestøv, til stor besvær både for de som har astma og allergi.

I følge If forsikring har over 20 % av skadebilene kjørt på sommerdekk i vintersesongen.

Saltingen gjør at billistene forventer svart asfalt hele vinteren. Det fører igjen til at mange kjører på sommerdekk eller utslitte vinterdekk vinterstid. Farten øker, og skadeomfanget er vanligvis formidabelt når ulykken først er et faktum. Statistikken over fartsovertredelse med førerkortinndragelser og sviende bøter, samt ulykkesfrekvens med døden til følge, har tidligere ikke vært høyere enn for det siste året. Det viser igjen at ulykkene øker proporsjonalt med saltmengden. Svenskene har for flere år siden oppdaget skadeomfanget med veisaltingen, og redusert saltmengden til langt under halvparten, men i Norge går de den motsatte veien, nemlig øker saltmengden.

Veisalting – det er som å godta drepte i trafikken.

Veisaltingen bidrar til uforholdsmessige store mengder med spylervæske (isopropanol) på frontruter og kjørellys, samt store mengder kjemisk vask for utvendig rengjøring av biler med salt og oppløst asfalt. Samlet, salt, ferrocyanid, spylervæske og kjemisk vask går rett ut i vår sårbare naturomgivelser uten noen form for teknisk rensing.

Innom Trondheim's grenser er det 15 – 20 betongbruer i faresonen som får tilført tonnevis med salt hver vinter med anrikelse av frie klorider. – Her vil kloriduttrekk være umulig. Sviktende armeringskonstruksjon vil sannsynligvis med tiden føre til utgifter i milliardklassen, som trolig også blir belastet Trondheim kommune, pga. at de har akseptert veisalting som vintervedlikehold i mange år.

Stopp Veisaltingen anbefaler at saltingen opphører med det resultat å gå over til tradisjonell vintervedlikehold, som fører til hvite vinterveier med snø og is, og la bilføreren velge den dekkutrustningen de selv ønsker. Samt innføre lovbestemte godkjente vinterdekk i vintermånedene, som både Japan og Sverige har innført. Summen av denne anbefalingen, vil redusere både ulykker og støvplager. Og vår organisasjonen bidrar gjerne aktivt i utformingen av en ny miljøvennlig vedlikeholdspolitik, som i tillegg ivaretar trafikksikkerheten på en bedre måte enn den eksisterende.

Det er viktig å forstå hva saltet inneholder og hva det forårsaker av skader, og til den relasjon kan det være på sin plass å hyre inn en person med faglige kunnskaper. Det redder miljøet, og alle menneskeskapte installasjoner i milliardklassen.

Føringer fra Vegdirektoratet, viser at regionene ikke har adgang til å gjøre endringer så lenge Vegdirektoratet doserer hva de skal gjøre, men de kan reise tvil og sette problemet under debatt internt!

Vi ser fram til å høre Deres mening om saken!

Med hilsen
Stopp Veisaltingen.

Kåre Arvid Denholm.
Leder.

Vedlegg: Kopi av vår konkrete henvendelse til SINTEF, og utførlig svar fra SINTEF, samt vårt utfyllende svarbrev. Vi oppfordrer Dem til å lese grundig gjennom dette materialet og deretter revurdere riktigheten av Vegvesenets saltpolitikk.