

Svein Olsen

Fra: Kjell Hansen [kjhanse6@online.no]

Sendt: 21. oktober 2009 09:02

Til: ellen.hambro@sft.no

Kopi: roar.stotterud@vegvesen.no; Gustavsen Terje Moe; Miljøvernministeren; krf.postmottak@stortinget.no; ap.postmottak@stortinget.no; sv.postmottak@stortinget.no; sp.postmottak@stortinget.no; hoyre.postmottak@stortinget.no; FRP; samferdselsministeren@sd.dep.no; medarbeidere@stoppveisaltingen.no; tord.lien@stortinget.no; line.hjemdal@stortinget.no

Emne: Vegsaltingens fordeler og ulemper !

Direktør i STF Ellen Hambro.

Stortingsrepr. Line Henriette Hjemdal KRF, stilte skriftlig spørsmål til Miljøvernministeren den 23.11.2005. Svaret fra Miljøvernministeren som kan leses nedenfor, forteller at Statens Vegvesen ble bedt av SFT om å komme med en rapport om vegsalting med tanke på forurensing.

SFT skulle evaluere rapporten og sende denne tilbake til Miljøvernministeren. Mener å huske at Statens Vegvesen skulle avlegge rapport innen 2 år.

Kan du informere om hva som skjedde med denne rapporten ?

Som vi leser nedenfor var saltbruken i 2005 på vel 146 000 tonn. Siste sesong ble det brukt ca. 200 000 tonn !

Med tanke på Vannrammedirektivet, rimer dette dårlig med forutsetningene for bruk av denne metoden for vintervedlikehold.

Imøteser ditt svar.

Mvh Kjell Hansen Sverdstadv.37A 3216 Sandefjord. kjhanse6@online.no

----- Original Message -----

From: [Postmottak Krf](#)

To: [Kjell Hansen](#)

Cc: [Sahl Christoffer](#) ; [Servan Geir Arne](#)

Sent: Tuesday, October 20, 2009 9:30 AM

Subject: RE: Vegsaltingens fordeler og ulemper !

Som svar på ditt innspill om vegsalting vedlegges spørsmål som stortingsrepresentant Line Henriette Hjemdal stilte miljøministeren den 23.11.05.

Spørsmål og svar følger her:

Skriftlig spørsmål fra Line Henriette Hjemdal (KrF) til miljøvernministeren

Dokument nr. 15:161 (2005-2006)

Datert: 23.11.2005

Besvart: 30.11.2005 av miljøvernminister Helen Bjørnøy



"Spørsmål

Line Henriette Hjemdal (KrF): Vegsalt er i dag et stort problem. Vassdrag og innsjøer merkes av saltingen, og enkelte steder blir grunnvannet ødelagt. Innbyggere som bor nær veger der det saltes, har fått drikkevannet sitt ødelagt av ekstremt høye saltforekomster. Veger er i dag unntatt forurensningsloven, noe som i praksis betyr at Statens vegvesen har lov til å forurense. Vil statsråden innføre strengere restriksjoner og miljøkrav for å få saltforbruket ned?

Begrunnelse

Statens vegvesen og Vegdirektoratet har gitt Stortinget faglige råd om at vegsalting og barvegstrategi er den beste løsningen for rask og sikker trafikkavvikling. Det er derimot dokumentert at vegsalting har ført til miljøskader i terreng og drikkevannskilder. Kristelig Folkeparti er opptatt av trafikkikkerheten, men mener at salting ikke må utvikle seg til å bli et alvorlig miljøproblem. Det dukker stadig opp nye følgeskader etter vegsalting. Det viser seg at drikkevann er blitt ubrukelig etter saltavrenning. Statens vegvesen har innrømmet ansvar i enkelte saker, og flere saker er under behandling i Vegdirektoratet. Statens vegvesen har blant annet erkjent at vegsalt har ødelagt brønnvannet til et ektepar fra Hjørtal. Deres brønn ligger sju meter unna E134. Deres drikkevann inneholdt 1 145 mg klorid pr. liter, normalt drikkevann inneholder 2,5 mg. Problemet gjelder også 16 andre brønner på samme veistrekning, selv om de ikke har samme høye saltforekomst. Statens vegvesen vil i første omgang låne bort vanndispensere til de berørte parter. Saltinnholdet i Svinesjøen har økt betraktelig på 1990-tallet. Her holdt saltet på å destabilisere innsjøen, slik at det stagnerte bunnvannet kunne begynne å sirkulere. Det igjen kunne ført til at bunnvannet ville kommet opp, og hydrogensulfid, som er en svært giftig gass, gå ut i atomsfæren. På bakgrunn av de alvorlige problemene har Vegvesenet besluttet å slutte å salte veien langs Svinesjøen, og satt ned farten til 50 km/t. Med disse tiltakene har man sannsynligvis unngått en økologisk krise. Vegvesenet prøver nå ut et nytt vegsalt med magnesium. I første omgang skal hele riksvegnettet og deler av det kommunale vegnettet i Oslo strøs med magnesiumsalt. Fra før blir noen veier i Gjøvik-traktene saltet med magnesiumsalt. Ekspertene advarer derimot mot dette, fordi det kan gi alvorlige skader på betongkonstruksjoner. Canada har innført totalforbud mot bruk av salt på sitt vegnett av miljøhensyn. I Norge er forbruket av vegsalt høyere enn noen gang. Sist vinter var forbruket oppe i 146 136 tonn. Det var en økning på 12 000 tonn siden vinteren 2003/2004. Norge er det landet i Norden som salter mest. Saltforbruket på veiene er fordoblet på bare noen få år.

Svar

Helen Bjørnøy: Jeg er svært opptatt av å opprettholde en god miljøtilstand i våre vassdrag, innsjøer og grunnvann. Forurensning av vannmiljøet er i utgangspunktet forbudt uten særskilt tillatelse etter forurensningsloven. Det er imidlertid et unntak for forurensninger som ikke medfører nevneverdige skader eller ulemper. Ut ifra eksisterende kunnskap om miljøeffektene av vegsalting, har Statens forurensningstilsyn vurdert at utslipp i forbindelse med vegsalting ikke krever en særskilt regulering etter forurensningsloven. Samtidig har Statens forurensningstilsyn sett behov for å bedre kunnskapen på dette området, og har derfor bedt Vegdirektoratet foreta nærmere utredninger for å øke kunnskapen om

miljøeffektene av vegsalting. I forbindelse med oppfølging av EUs' rammedirektiv for vann, foretas det en kartlegging av i alt 57 innsjøer som ligger nær veg. Dette vil etter Statens forurensningstilsyns vurdering gi betydelig økt kunnskap om miljøeffekter som følge av tilførsler av forurensninger fra vegtrafikken. Statens forurensningstilsyn opplyser videre at Vegvesenet har igangsatt et prosjekt i Trondheim for å forsøke å finne et optimalt saltforbruk for å oppnå ønsket friksjon. Statens forurensningstilsyn følger arbeidene som pågår og vil på bakgrunn av informasjonen som fremskaffes vurdere behovet for å regulere forbruket av vegsalt. På bakgrunn av Statens forurensningstilsyns vurdering vil jeg ta stilling til om det skal innføres restriksjoner på bruk av vegsalt. Dette må imidlertid vurderes opp mot trafikale hensyn og mulighetene for å benytte andre alternativer enn salt. "

Dette til orientering.

Vennlig hilsen

Kristelig Folkepartis stortingsgruppe

Gunn Lundene Gladhaug

Tlf.: 23 31 33 83

Faks: 23 31 38 55

Epost: gunn.gladhaug@stortinget.no

Fra: Kjell Hansen [mailto:kjhanse6@online.no]

Sendt: 19. oktober 2009 08:33

Til: roar.stotterud@vegvesen.no; Gustavsen Terje Moe; ellen.hambro@sft.no;

miljovernministeren@md.dep.no; liv-signe.navarsete@sd.dep.no; Postmottak Ap; Postmottak Sp; Postmottak Sv; Postmottak Frp; Postmottak Høyre; Postmottak Krf

Kopi: medarbeidere@stoppveisaltingen.no; styret@stoppveisaltingen.no

Emne: Vegsaltingens fordeler og ulemper !

Viktighet: Høy

Har et spørsmål til dere som har mottatt denne henvendelsen.

Har dere tenkt å svare på denne ?

Minner om at etter forvaltningsloven, så skal svar gis innen 30 dgr. Hvis svar ikke kan gis, skal det gis midlertidig svar, med beskjed om når svar kan gis !

Imøteser svar fra dere.

Mvh Kjell Hansen.

----- Original Message -----

From: [Kjell Hansen](mailto:Kjell.Hansen@stortinget.no)

To: roar.stotterud@vegvesen.no ; [Gustavsen Terje Moe](mailto:Gustavsen.Terje.Moe@stortinget.no) ; ellen.hambro@sft.no ; miljovernministeren@md.dep.no ; ap.postmottak@stortinget.no ; sp.postmottak@stortinget.no ; sv.postmottak@stortinget.no ; [FRP](mailto:FRP@stortinget.no) ; hoyre.postmottak@stortinget.no ; krf.postmottak@stortinget.no

Cc: styret@stoppveisaltingen.no ; medarbeidere@stoppveisaltingen.no

Sent: Sunday, October 11, 2009 1:13 PM

Subject: Fw: Vegsaltingens fordeler og ulemper !

Overingeniør Roar Stotterud, Vegdirektør Terje Moe Gustavsen, Direktør i SFT Ellen Hambro, Miljøvernminister Erik Solheim, Partiene på Stortinget m/ fler.

Har som tidligere rådgiver for den landsdekkende grupperingen Stopp Veisaltingen, stoppveisaltingen.no, fått fullmakt av styret til å fremme denne saken. Interessen for dette fikk jeg i 1996.

Da drev jeg rørleggerfirma i Siljan i Telemark. Hos en kunde av meg som bodde på Lardalsveien ved RV 32, begynte alt utstyret som var i kontakt med vann, å kollapse. Varslet kommunelegen da jeg mistenkte at det var kommet veisalt i brønnen. For å korte ned denne historien, kan jeg avslutte med at Statens Vegvesen måtte bore etter ny vannkilde og erstatte ødelagt utstyr for kr. 140 000,-. Det var første gang Vegvesenet måtte betale erstatning i noen størrelsesorden og saken fikk stor mediainteresse og flere advokater kontaktet meg å lurte på hvordan dette var mulig.

Jeg varslet myndighetene og ble møtt av en rungende taushet ! Vi har mange slike skremmende historier etter dette og jeg mener at veisalting er en miljøbombe. Dette kan vi dokumentere.

Når jeg leser profilen i Våre Veger fra 08 09, så ser jeg Støtterud at du strutter av selvtillit som er en bra egenskap bare den ikke ender i nedlatenhet overfor andres meninger ! I artikkelen skriver du at mange menn ikke liker at bilen som er det kjæreste de har, blir tilgriset.

Vi vet at veisalt forårsaker rustskader for over 5 milliarder i året og at nye biler med mye elektronikk ikke tåler veisaltet. Da virker din uttalelse noe nedlatende og bagatelliserende ?

Videre sier du at det finnes visst en aksjon mot vegsalting i Vestfold, som ikke har fått med seg at rustbeskyttelsen på biler er meget bedre i dag enn på 1970 tallet. Vår mann Lars Erik Bønå, deltok på seminaret om vintervedlikehold på Beitostølen i febr.09, så du burde hatt klart for deg at det er en landsdekkende org. mot veisalting. Han har også vært sakkyndig i rettsak om veisalting og friksjon.

Selv var jeg i kontakt med deg for vel 1 år siden og da ble vi enige om at kunnskapen til de som utførte saltingen var for dårlig. Du sa at dette ville dere gjøre noe med. Salting er en kjemisk prosess og gjøres det feil, kan det få store meget uheldige konsekvenser.

Dette fikk vi se på E 18 på Sørlandet i vinter, hvor det ble saltet i snøvær og hvor det frøs til med en ishinne av sjøis, som er mye seigere enn ferskvannsis. Vegen ble jo stengt i flere dager og slikt har tidligere bare skjedd på høyfjellsoverganger ved store snømengder og kraftig vind. En kjempeskandale som resultat av feil salting. Som vi alle vet er det saltmengden og snømengden i forhold til hverandre som avgjør hva som blir resultatet av veisaltingen.

Så har vi et meget viktig moment som myndighetene ikke har tatt alvorlig hittil. Det er forurensingen som skjer til overflatevann og grunnvann. Når salt går ned i jordmonnet skjer det en ionisering som løser ut mange stoffer som er naturlig i grunnen. NIVA foretok en undersøkelse av 56 innsjøer som kunne være utsatt for forurensing av veisalt. 18 av de undersøkte innsjøene hadde saltholdig bunnvann ! Det har også vært påvist forurensing av brønner og grunnvann. Nå har Norge gjennom EØS avtalen undertegnet vannrammedirektivet som vil gripe inn i nevnte forurensing. På linken nedenfor kan dere lese hvilke problemer veisaltingen medfører. Her gjelder det vannet til Lillehammer. Dere kan vente store erstatningssaker hvis ikke denne formen for vintervedlikehold opphører. Har dere fks. kontroll på hva som skjer gjennom Maridalen hvor Oslo,s vannkilde

ligger ?

<http://www.nettavisen.no/motor/article823544.ece>

På neste link kan dere lese om skader på infrastruktur som veisaltning medfører. Her fra ei bru på E 6.

De som har strødd salt på betong, har erfart hva som skjer. Betongen forvitrer og armeringen ruster opp. Dette gjelder både veier, bruer, kloakk-, vannrør, underjordiske tunneller, garasjeanlegg osv.

Det skjer også problemer med signalanlegg som ligger i grunnen, vi vet at saltet skaper krypestrøm som slår ut signalanleggene. Jernbane, vegkryss m.m.

Alle steder hvor saltet kommer til, vil det skje skader. Har alle dere som er ansvarlige for dette, noen oversikt over hva dette kan komme til å koste ? Vegvesenet og Støtterud ønsker å utføre vintervedlikeholdet til en lavest mulig kostnad. I andre enden kommer det kostnader som ingen aner hva er ? Vi vet at bilistene blir belastet med over 5 milliarder i rustskader. Vi har samlet alle opplysninger i vårt eget bibliotek og vil konfrontere dere med hva som skjer. Det er ikke spørsmål om hva som skjer, men når det skjer. Da skal vi ikke bli beskyldt for å være etterpåkloke. Det har også vært mye korrespondanse til dere, som ligger lagret. Dere har et meget stort ansvar. Det er også bevist at asfalt slites mye fortere på en våt og saltet vei, så kanskje vinningen går opp i spinningen ?

<http://www.nettavisen.no/motor/article2723061.ece>

Her har vi en annen dokumentasjon:

<http://www.agderposten.no/apps/pbcs.dll/article?AID=/20070314/LOKAL8/103140102/1021/ABONNEMENT>

Her ser vi at dere vil bruke børsting for å rette på farbarheten i veibanen. Hvordan dette skal la seg fjerne med frosne brøytekanter, er en praktisk gåte for oss. Det går ikke an å sammenligne en flyplass med norske vanlige veier. Videre vil det ikke ha noen effekt på forurensingen. Muligens kan dette øke salget av spylervæske, men det er vel ikke hensikten ?

<http://www.tv2nyhetene.no/innenriks/boersting-skal-gi-mindre-saltbruk-2934307.html>

Så Støtterud skal vi også gi deg medhold i forsøkene med fastsandsmetoden som vi har tro på. Dette er en langt bedre og mer miljøvennlig vintervedlikeholdsmetode. Det finnes også andre løsninger ekspl. Ice Crust etc.

Vi i Stopp Veisaltningen har også laget et slagord som er til ettertanke og som kan minske trafikkulykkene. Vegvesenet er jo meget opptatt av å senke farten og da sier vi følgende:

<På en hvit vintervei føles sikkerheten lav, farten senkes og da er sikkerheten høy.>

<På en svart vintervei føles sikkerheten høy, farten økes og da er sikkerheten lav.>

Så ser vi at du mener at veisaltning redder liv, men det tror vi ikke du har belegg for å si. Vi vet at dere har bestilt og betalt en rapport som sier dette, men den oppfatter vi ikke som nøytral !

Andre land har ikke samme mening om dette. Vi forstår ikke problemet med å ta seg

fram på en vintervei med det gode utstyret som finnes i dag. Det er ingen menneskerett å kjøre bil og de som ikke behersker å kjøre på en vintervei, får finne andre måter å ta seg fram på !

For lang tid tilbake svarte SFT at de ikke hadde ressurser til å følge opp dette. Vi ba da miljøvernminister Helen Bjørnøy den gang om å gi SFT disse ressursene. SFT følger jo nøye opp alle andre forurensinger ?

Bjørnøy ba også Vegdirektoratet den gang med 2 års frist å komme med en rapport om dette tema.

Hvordan det har gått vet vi ikke, men det burde nå ha gått 2 år ?

Til slutt er det et flertall på Stortinget som har gitt dere tillatelse til veisaltmetoden og derfor sitter med det egentlige ansvaret. Håper dere snart tar dette alvorlig og nekter denne metoden og ber Vegvesenet å bruke en annen mindre skadelig og miljøvennlig vintervedlikeholdsmetode.

Mvh for Stopp Veisaltingen

Rådgiver Kjell Hansen Sverdstadv 37A 3216 Sandefjord. kjhanse6@online.no