

VEISALTING OG HVA DET MEDFØRER.

Nedfelt av Kåre Denholm.

SALT

Salt som benyttes på veibanen er hovedsakelig natriumklorid (NaCl). Ikke hygroskopisk. Dvs; er avhengig av vann, is eller snø for å smelte. Effektiv ned til minus 7, 4 gr. celsius.

Magnesiumklorid (MgCl₂) og kalsiumklorid (CaCl₂) er hygroskopisk og trekker fuktigheten fra luften (så fremt det finnes). Disse to salter er mindre brukt langs veinettet og er hovedsakelig beregnet for å dempe støvet, f. eks på grusveier, men har samme "galskapseffekten"!

Alle nevnte salter er en **"ionebinding mellom metaller og syrerester"** og **"tar livet"** av alt det kommer i kontakt med! – Ja, du leser riktig!

Saltet langs veibanen trekker gjennom asfalten (og betongen) og går ned i grunnvannet, bekker, elver, vassdrag og der det finnes brønner / drikkevann.

I jordskorpa tykkelse (fra bakkenivå og 50 km nedover) er det flere grunnstoffer som dominerer. De viktigste er: Silisium (Si), aluminium (Al), jern (Fe), kalsium (Ca), natrium (Na), kalium (K) og magnesium (Mg). Men også bly (Pb), kobber (Cu) og svovel (S).

Når store mengder med skadelig salt trenger ned i jordmassene kan det lett skje en "ionevandring / ionebytte" med andre metaller som renner ut i naturen og vassdrag og bidrar til store ødeleggelser av det naturlige balanserte økosystemet. - Snart vil naturens "klokhet" kvittere for skadelige effekten som denne "saltgalskapen" medfører!

Vintersesongen 2003 / 04 ble det tilført asfaltveiene i Sør-Trøndelag en saltmengde på ca. 5400 tonn. Ca. 2600 tonn av denne saltmengden ble tilført innenfor Trondheim bygrense på en strekning av 170 km. Det tilsvarer ca. 15 kg. salt pr. løpende meter på en 2 felts veibane.

Spørsmålet man stiller seg: Hvor lenge og hvor langt skal denne "saltgalskapen" fortsette langs våre veier før våre overordnede myndigheter setter en stopper for dette i all framtid?

ASFALT

Asfalten består av en kjemisk sammensetning av råolje. Råoljen er importert fra Østen. Den kjemiske sammensetningen kalles "bitumen". I bindemidlet finnes det små mengder organiske miljøgifter, slik som PHA (kjære, kreftframkallende) og klorede organiske produkter. I standar asfalt (AGB) er det 70 – 80 % stein, fyller (finkornet steinmaterial) blandet med råolje / bitumen.

Bløt asfalt slites ca. 3 ganger så raskt som tørr asfalt. Når saltet kommer i tillegg, vil asfalten sannsynligvis slites og smuldres bort ca. 4 – 5 ganger raskere. Asfalten sammen med all saltet vil gå rett ut i våre naturomgivelser. Alt saltet som ikke blir dissosiert (oppløst) blir liggende igjen som et hvitt fast stoff på asfalten og blir til mengder av vei- / svevestøv blandet med oppløst asfalt.

- Det saltes kontinuerlig ned til asfaltdekket, dermed er det verken snø eller is på kjørebane som igjen må (som nevnt) produsere vei- / svevestøv i store mengder.

- Astma og allergikerne kan også gå en mørk framtid i møte hvis dette fortsetter!

Der det saltes vises det tydelig at asfalten forsvinner og steinen blir liggende igjen.

Hvite snøkanter langs "saltveier" kvitterer hvor oppløst svart asfalt blir liggende og videreføres av naturlige årsaker ut i vår sårbare natur!

BETONGBRUER

I Trondheim finnes det omlag 20 betongbruer. Alle betongbruer har innlagt armeringsstål som er "bærebjelken" til betongkonstruksjonen. Ingen betongbruer pr. dato har innlagt korrosjonsbestandig armeringsstål som tåler saltingen. Saltet trenger gjennom (som ovenfor nevnt) både asfalten og betongen og vil naturlig angripe og starte rustangrep / korrosjonsskade armeringsstålet. Når armeringsstålet skades med rustangrep har det en utvidelseskoeffisient på hele 6 ganger sitt eget volum når det totalt ruster opp og vil også sprengte i stykker betongen. Saltet angriper også selve betongen som sprekker og smuldres bort gradvis.

Spørsmålet må stilles: Hvem skal betale anslagsvis flere hundre millioner kroner for reparasjoner av alle betongbruer bare i Trondheim når disse blir saltskadet og trafikkfarlig?

BILPARKEN

Bilparken langs saltet veibane skades i stor omfang. Biler og vitale bildeler rust- / korrosjonsskades 10 – 15 ganger raskere enn normalt. I begrenset omfang må det nevnes vitale bildeler som har med trafiksikkerheten og gjøre: Bremserør, bremsecaliper, bruoppheng, fjær- og støtdemperoppheng. – Seriose godkjente bilverksteder som for eksempel NAF kan sikkert bekrefte nevnte skadevirkninger!

På landsbasis kan de totale rust- / korrosjonsskadene som saltet forårsaker på bilparken beløpe seg til grovt regnet rundt 4 – 5 milliarder kroner i året. På grunn av rust / avlegeringer vil også dette havne ut i våre naturomgivelser!

Bruk av veisaltingen er mye billigere en konvensjonell vintervedlikehold uten salt. Kuttet veisaltingen ut øker vintervedlikehold kostnadene med mer enn 50 %. Det er hovedårsaken til at salt benyttes og skadeomfanget som saltmengden forårsaker blir satt til side.

- Det hevdes at saltingen sparer liv. For det første er det ikke statistisk beviselig når det kontinuerlig saltes. Og for det andre så viser statistikken fra våre naboland det motsatte når saltingen opphører – ulykkene går ned men småskadene stiger!

Her er påstanden: Når det saltes øker farten over det maksimale – og når farten øker saltes det ytterligere!

Dagens salting av veier er miljøskadelig og må omgående stoppes!

SPYLERVÆSKE (ISOPROPANOL)

Konsentrat spylervæske er meget giftig. Alvorlige forgiftninger er påvist ved inntak av 10 ml. Dødelig med inntak av 165 milliliter. Ved stort forbruk av isopropanol på frontrutene virker fordunsningen bedøvende på sentralnervesystemet, tretthet og nedsatt dømmekraft. Den virker også irriterende på slimhinnene i svelg og luftveier. I Sør-Trøndelag blir det brukt omlag 600 000 – 1000 000 liter ferdigblandet spylervæske på frontrutene hver vintersesong de siste årene. Hovedårsaken er veisaltingen som blandes med oppløst asfalt og legger seg på frontrutene og skaper et dekke av trafikkfarlig oljefilm. – Denne isopropanol-mengden går også ut i våre naturområder!

NB! Etter loven om bruk av isopropanol skal denne ikke helles ut i vasker eller andre avløp som føres ut i naturomgivelsene.

KJEMISK VASK (KJEMIKALIER)

Alle kjemikalier som benyttes på karosseriet til våre kjøretøyer er fettløselige stoffer som tar lang tid å nedbryte og enkelte forblir i naturomgivelsene. – Her foreligger det ingen konkrete tall som viser brukte liter-mengder av konsentrat i Sør-Trøndelag. Men la oss anslå en størrelsesorden på 20 000 – 40 000 liter pr. vintersesong. Hovedårsaken til denne mengden liter kjemikalier er blandingen av oppløst asfalt og salt som fester seg til karosseriet pga. veisaltingen.

– Denne kjemikalie-mengden går også ut i våre naturområder! NB! Etter loven om utslipp som nedfelt ovenfor.

”FORSTÅ-SEG-PÅ-PERSONER”.

Det hevdes av noen ”forstå-seg-på-personer” at svak stein i asfalten, dieselmotorene, piggdekkene er hovedårsaken til ”bystøvet” om vinteren. Asfalten smuldres gradvis bort, men steinen i asfalten ligger igjen. (Etter lang tids salting er det som å kjøre på en ferist!) – Hvordan forklare at steinen er for svak? Diesebilene går også om sommeren, ikke bare om vinteren. –Hvorfor er det ikke støvplager på denne tiden av året? Om høsten kommer støvet før piggdekkene men etter saltingen. – Hvorfor er det vei- / asfaltstøv på denne tiden?

Det kan være en stor fordel for myndighetene som vil støvplagene ”til livs” om å ta en prøve fra de mengder av løsrivende partiklene som ligger på asfaltveien og gjennomført en analyse gjennom laboratoriet til SINTEF! – Et riktig svar vil sikkert framkomme!

SKOGENS DYR.

Det er en kjent sak at elg og andre klovdyr inntar / slikker salt – stor sannsynlighet også langs ”saltveier” og skaper farlige trafikksituasjoner. – Resultatet kan dessverre bli nedslående - påkjørsler / sammenstøt mellom bil og elg og andre klovdyr der det ofte skjer en tragisk avslutning!

Det må forlanges av Statens vegvesen om dem har innhentet dokumentasjon fra Storting, Regjering, SFT (statens forurensnings tilsyn) og Vegdirektoratet om lovlig utslipp av den mengde ”saltgalskap” som nå tilføres asfaltdekket!

SPØRSMÅL TIL SLUTT.

Skal det være fritt fram for en ”statsetat” som Statens vegvesen her i Norge og neglisjere forurensningsloven / utslippsloven med tusener av tonn salt men ikke for den øvrige norske befolkningen som er pålagt av myndighetene å ta vare på våre naturomgivelser?

”LA NATUREN GÅ I ARV” !