



7540 Klæbu, 16. januar 2007.  
Ulstadveien 27.

**Naturvernforbundet,  
v / Lars Haltbrekken,  
Postboks 342 Sentrum,  
0101 OSLO**

### **Miljøbomben salting langs norske veier!**

De siste årene har veisaltingen økt til det dobbelte og kommet opp i svimlende 200 000 tonn **natriumklorid** (NaCl) langs norske veier. Det igjen tilsvarer pr. vintersesong om lag 20 – 40 tonn salt pr. km. – alt etter om det er to eller fire felts veibane.

**Barmarkstrategien** har Statens Vegvesen (Stv.) bestemt skal overholdes som en regel og ikke som et unntak langs veiene, og det saltes ned til svarte asfalten. Med svart asfalt øker hastigheten og de store stygge ulykkene er som oftest proposjonal med hastigheten. – De ansvarlige for saltingen påberoper seg **nullvisjon**, men tallene for de tragiske ulykker taler for seg året 2006. Nabolandene har redusert saltingen til under halve mengden de siste årene som bekrefter reduserte dødsulykker, men med småskadene på samme nivå. I vårt land går de motsatt vei og øker saltmengden. Tusener av tonn med salt løser også opp asfalten (bitumen) slik at steinen blir igjen. Resultatet er som å kjøre på en ferist med dype hjulspor enkelte steder. Og alt saltet som ikke blir dissosiert blir liggende igjen som et hvitt fast stoff som blandes med den oppløste asfalten og danner mengder med vei- / svevestøv!

Stv. har den 2. november 2006 uttalt at det skal bli mye bedre når de reduserer saltmengden med 20 % fra **natriumklorid** (NaCl) til **magnesiumklorid** (MgCl<sub>2</sub>) og sirup (maissirup). Kjemien viser det motsatte. Med overgang fra **natrium- til magnesiumklorid** og sirup vil de tilføre den norske sårbare naturen med ca. tjue tusen (20 000) tonn mere **klorider**. Og som antiklompemiddel i saltet benyttes det ca. tjue tusen (20 000) kg. **ferrocyanid** (FeCN) som også er meget giftig!

Pga. saltmengden som tilføres bilparken under kjøring blir det benyttet store mengder med **vindusspylervæske** (isopropanol) og **kjemisk** vask for rengjøring. Hvor mange liter spylervæske og kjemisk vask som blir benyttet i løpet av året er noe usikkert for Stopp Veisaltingen. Men sikkert flere hundre tusen liter konsentrat. **Salt, ferrocyanid, spylervæske** og **kjemisk** vask går samtlige kjemiske produkter rett ut i våre **naturomgivelser** og ”**tar livet**” av alt det kommer i kontakt med!

Veisaltningen og det som medfører pakker jordsmonnet sammen og alt det **biologiske dør**. Forsurer drikkevannskilder og alt vann for øvrig blir forurenset. Bl.a. er **saltet / kloridene** lettløselig i vann og en ionevandring kan oppstå og binde seg sammen med både **metaller** og **tungmetaller** (der det finnes) slik som bly, kobber, svovel m / flere og videreføre det ut i naturen som også til nå har vært beviselig med opp mot alle tredive brønner i Buskerud og Telemark som er ubrukelig som drikkevannskilder der Stv. kjører vann to ganger i uken.

15 000 abonenter på Elverum og 25 000 på Hamar er svært bekymret for sitt drikkevann pga. veisaltning over flere år. Men saltningen fortsetter i områdene. I følge vannforsker Johannes Kjensmo kan opp mot tusen vann innenfor landets grenser fått følingen av veisaltningen. Det er ikke bare Stopp Veisaltningen som er bekymret for veisaltningen, men også Norges Bondelag. Vann er viktig i matvareproduksjonen. Bare en liten prosent av de totale antall innsjøer i Norge som ligger nærmere enn to hundre meter fra vei er kontrollert og bekymringen er allerede konstantert når en tredje del av disse (18 av 59) har fått effekter av veisaltningen. Saltningen har mer alvorlige effekter enn hva en tidligere har trodd, sier vannforsker Roger Roseth v / Bioforsk!

- For øvrig viser vi og til bioforsk. rapp: Vegavrenning til jord og vann i Norge, UTB 08/2004.

Saltet trenger gjennom både asfalt og betong. Armeringsstålet i mange tusen betongbruer langs veien er bærebjelken i betongkonstruksjonen. Når det kontinuerlig tilføres salt / klorider vintrene gjennom vil det ikke ta lang tid fra **initieringsperioden** er over og **korrosjonsskaden** på armeringsstålet er et faktum. Når betongen først har blitt angrepet av klorider, og rust- / korrosjonsprosessen har startet på armeringen som har en **utvidelseskoeffisient** på hele seks ganger sitt eget volum, vil den sprengte i stykker deler av betongen og svekke hele eller deler av stålkonstruksjonen. - Og med magnesiumen på toppen av betongen vil den også her gradvis sprekke og gå i oppløsning. Det hevdes fra faglig hold i Vegdirektoratet (VD) at nyere betongbruer er beskyttet med membran mot saltskader. Undertegnede etterlyste adressen til disse betongbruene. Det er nå fire år siden det skjedde og jeg har ennå ikke mottatt svar fra VD. I tillegg har vi de eldre betongbruene som saltskades!

Grovt regnet sparer trolig Stv. om lag to til tre milliarder i året med nedsaltning til svart asfalt i stedet for konvensjonell snørydding. Resultatet videreføres også her til at norske billister får en utgiftspost pr. år i størrelsesorden på godt over fem milliarder med rust / korrosjonsskader der vitale bildeler reduserer sikkerheten og gjør bilen til rene **mordvåpen**.

Det er viktig og nevne følgende: De ansvarlige hevder at det **må** salte for å trygge trafikken (i følge en omstridt forskningsrapport utarbeidet av SINTEF). Forsøk som Stopp Veisaltningen har utført med salt på is omkring null grader celsius, faller temperaturen til **minus** elleve komma ni grader celsius de første seksten minutter. Dvs; det tar om lag tredive min. før temperaturen igjen er kommet opp mot null grader igjen. - Resultatet i denne tidsperioden kan bli **katastrofal** med døden til følge. Disse åpenbare fakta neglisjeres av Statens Vegvesen. Vi må her nevne at det finnes miljøvennlige alternativer som er mulig å benytte i stedet for salt!

Det hevdes fra Stv. at de har loven på sin side med å salte, dvs. forurense på veibanen. Men Stopp Veisaltningen kan på ingen måte tolke lovverket slik at Stv. har tillatelse til å forurense **andres eiendom** med tusener av tonn salt som havner utenfor veibanen med plog, snøfres og regnskyll. Loven skal være lik for alle innenfor landets grenser, enten det gjelder **Staten** eller **private**. For oss er det merkverdig at Staten nedfeller strenge forurensingslover som en annen Statsbedrift neglisjerer totalt. Det viser tydelig at de ansvarlige for saltningen ikke er i besittelse av hverken samvittighet eller ser framtidige konsekvenser for å spare penger!

Det er beklagelig og registrere at Naturvernforbundet som miljøvernorganisasjon virker for oss å ha vært fram til nå totalt fraværende i denne saken. Vi anser veisaltingen som en av den største **miljøtrusselen** på landjorda innenfor landets grenser der selveste Staten er den ansvarlige aktør!

Av den grunn tillater vi oss å komme med følgende spørsmål: **Hva er årsaken til Deres manglende engasjement?**

Vi ser fram til et svar fra Dem snarest, og helst innen tre uker!

Hilsen

Stopp Veisaltingen

Leder: Kåre Arvid Denholm.

Nestleder: Kjell Gunnar Haugen.