



Stopp Veisaltingen

Interesseorganisasjon mot veisalting i Norge

www.stoppveisaltingen.no

7540 Klæbu den 12. februar 2008.

Ulstadveien 27.

**Til Miljøenheten i Trondheim kommune,
v / ingeniør Tore Berg,
7000 TRONDHEIM.**

Takk for snarlig brev fra Dem gjennom e-post, datert den 29. januar 2008.

Veisalting og piggdekk

NGU rapporten er lest gjennom, men ikke detaljert, det blir for omfattende. Rapporten er for ensidig rettet mot steinmaterialet. La oss begynne forfra! Som nevnt har Vegdirektoratet trompet gjennom salting til svarte asfalten, uten den minste tanke for den sårbare naturen og miljøet. Naturens klokhet har for lenge siden gitt signaler om veisaltingens brutale virkning, med nedsaltet drikkevannskilder, frittliggende vann, brunsvidde skogsområder og nedslitt asfalt med dype hjulspor.

Vi har ikke påstått at piggdekkene ikke forårsaker svevestøv! Gjennomsnittlig pøses det på med en uansvarlig og unødvendig mengde salt gjennom vinterseasonen til alle døgnets tider, og gjør kjøreforholdene uforutsigbare for trafikkantene. Når veibanen tørker, blir det ikke dissosierte saltet liggende igjen som en ”gråhvit hinne” på asfalten. Trafikken (og det klimatiske forhold) forårsaker mengder med vei-/svevestøv blandet med oppløst asfalt til stort besvær for de med astma, allergi og andre luftveisproblemer.

Saltet, som består av metaller og syrerester, tærer på asfalten/bitumen som går i oppløsning og resulterer dype hjulspor og stygge asfaltbrudd. Asfaltdekket sprekker både på tvers og på langs avhengig av porestrukturen. Hvor blir det av størstedelen av asfalten og saltet? Svaret er enkelt! Salt og asfalt renner ut i naturen, blir med bilhjulene, karosseriet og understell. Etter hvert som asfalten slites og smuldres bort, vil steinmaterialet trykkes ned i den resterende asfalten, og det blir som å kjøre på en ferist.

Det er viktig å få en samlet oversikt over den totale svevestøvproblematikken i Trondheim, og ikke bare fokusere på et ensidig piggdekkbruk, for det blir feil. Dertil er det ikke verken snø eller is på gateplan, men mengder med salt i hjulsporene, og det sier seg selv at svevestøvet må bli et stort problem. Det er viktig å få tilbake hvite vinterveier med snø og is, og det er ingen problem med å anskaffe teknisk utstyr som river opp det glatte snø-/islaget.

En ensidig måling av svevestøv i en viss høyde over bakken, vil ikke frambringe det rette bilde av svevestøvproblematikken. Bakgrunnen er at svevestøvparklene har forskjellig egenvekt og vil trafikere forskjellige høyder i luftrommet over bakkenivå.

Vi oppfordrer også miljøenheten i Trondheim om å tenke nytt, og ikke la seg rive med Vegdirektoratets uansvarlige og miljødrepende tiltak, men heller sette saltproblematikken under debatt internt!

Til slutt ser vi fram til å få tilbake snødekte hvite vinterveier med konvensjonell snøryddeutstyr, det vil redusere svevestøvet betraktelig!

Når det gjelder ulykker med døden til følge i trafikken, er det viktig å se på det totale trafikkbildet, sommer sammenlignet med vinter. Om sommeren er det totalt flere kjøretøy, og utenlandske kjøretøy, stor økning med antall kjørte kilometer, økende fart og forbikjøringer, solskinn og skygge som hindrer sikten. Mens mye av dette reduseres om vinteren, men til tross for dette, skjer størstedelen av ulykkene på nedsaltete stamveier og på sideveier direkte tilknyttet disse. Det forteller mesteparten av den saltpolitikken som nå hevdes å redusere 40 % av trafikkulykkene!

Vi vil gjerne høre deres mening om saken!

Hilsen Stopp Veisaltningen.

Kåre Denholm.
Leder.