



Stopp Veisaltingen

Interesseorganisasjon mot veisalting i Norge

www.stoppveisaltingen.no

7540 Klæbu, 06. mars 2008.
Ulstadveien 27.

**Trondheim Kommune,
v / Kommunaldirektør for byutvikling,
Håkon Grimstad,
7004 TRONDHEIM.**

Takk for brev, datert den 12. februar 2008.
Deres ref. 08/4030/Q10.

Vegdirektoratet og SINTEF

Vi har lenge registrert at Vegdirektoratet og SINTEF sitt faglige mangelfulle bestillingsverk aldri skulle ha sett dagens lys. De har fremmet påstander om at salt øker trafikksikkerheten, ikke bare 20 %, men revidert og oppjustert til hele 40 %, året 2006. Hvis saltingen har gitt 40 % ulykkesreduksjon, hvorfor har vi da fortsatt så mange stygge ulykker? Men den senere tiden har de gradvis skiftet mening, fra trafikksikkerhet til fremkommelighet. Etter prøve- og feilmotoden med trafikantens liv som innsats, er de vist nok kommet ut på en hengemyr og finner dessverre ikke veien tilbake.

Eksempel - Miljøforurensing

I følge NIVA-rapport har 15 – 20 drikkevannskilder i Telemark og Buskerud blitt forurenset av veisaltingen, og 18 av 59 frittliggende vann som ligger innenfor en sone på 200 m fra saltveier har "dødt vann på bunnen", og dermed ingen sirkulasjon, men saltingen fortsetter av utøvende makt.

– De ansvarlige for det feilslåtte vintervedlikeholdet, viser oss en klar "seigpining" av naturomgivelsene med "døden" til følge.

Preventiv salting

Preventiv salting er ensbetydende med salting i snø. Det saltes før snøfall, men ingen vet hvor mye snø det kommer. Å salte på svarte asfalten som preventiv salting er og blir en falsk trafikksikkerhet. Saltbilene går som busser etter rutetider gjennom døgnet, og vi har vært vitne til at det saltes ned 15 – 20 cm nysnø flere steder. Det samme har også skjedd i utkantene. På Jernbanebrua på Heimdal er det stadig problem fordi Heimdalsveien saltes i stedet for å brøytes. I Okstadbakken og Moholtlia har det vært flere stygge trafikkulykker, der veidekket er isolert fra jordvarmen, og saltingen gir ytterligere uforutsigbare kjøreforhold på svart asfalt med isdekke. Når snøen kommer, er det svært mange stygge ulykker som skyldes glatte, tilgriset dekk, svart is, slaps oppå sjøis, og sist men ikke minst ulykker pga. våt vei i kulde og lav sol som gir dårlig sikt gjennom tilgriset vinduer.

Vi viser til Deres utdrag fra samferdselsminister, Liv Signe Navarsete, sitt svar, år 2006

Når vi leser slike uttalelser omkring salting av det norske veinettet, skulle man ikke tro at vi er i Norge år 2008. Navarsetes svar er ikke hennes, men prefabrikkert av Vegdirektoratet. Hun har ingen anelse om dette med friksjon og trafikksikkerhet, og må ha hjelp av den fagetaten vi mener sprer naturkriminalitet mot bedre viten.

Sitat fra hennes uttalelser med **uthevet skrift**:

(...) salting er et av de viktigste tiltak for å skape tilfredsstillende friksjon (...)

Salt skaper i mange tilfeller tvert imot farlig lav friksjon. Store kjedekollisjoner de siste årene i Moholtlia, Okstadbakken og Byåsveien vitner om det.

(...) det er samfunnsøkonomisk nyttig å salte (...)

Hvis man ser bort fra korrosjonsskader, asfaltskader, miljøkostnader og naturskader som vil komme og framtidig reparasjoner av bruer, skader og tap av menneskeliv hvis bruene faller ned.

(...) framkommelighet og høyere trafiksikkerhet (...)

SINTEFs beregninger på dette punktet er beviselig feil.

(...) saltet er en fornybar ressurs og meget rent.

Fornybar? Saltet kan ikke komme fra norsk natur og tilbake til Middelhavet eller til saltgruvene der de måtte finnes. - Salt (metaller og syrerester). Kloridene tar "livet" av nesten alt det kommer i kontakt med, og metallene hjelper til med svevestøvet enten saltet er rent eller ikke.

(...) Det har liten evne til å vaske ut andre salter og tungmetaller fra veien eller naturen (...)

Hvor skulle andre salter komme fra? Om det skulle finnes andre salter, er dette "peanuts" i forhold til alt veisaltet som tilføres. Det er også beviselig kommet tungmetaller i brønnvann både i Buskerud og i Telemark som følge av salting.

(...) korrosjon (...) ble møtt for noen år siden av bilprodusentene i form av full rustbeskyttelse på bilene (...)

Dette gjelder bare karosseriet. Sikkerhetskomponentene som styring, fjæring, bremseser og elektronikk er helt ubeskyttet. Alle sikkerhetssystemer som bygges inn i dag, vil om få år slutte å fungere pga. korrosjon.

(...) nye bruer tas det forholdsregler som motvirker korrosjon (...)

Men ikke gamle bruer som f.eks. Elgeseter bru.

Ikke la dere bli lurt av Vegdirektoratet som framlegger historier som ikke er fakta. For over 5 år siden (2002) uttalte Vegdirektoratet at "nye" betongbruer var vernet mot saltskader. Samme året etterlyste vi adressen til de nye betongbruene som er vernet mot saltskader. Det gikk 5 år og ingen svar. For å oppnå svar, ba vi Sivilombudsmannen om å ta affære i saken. Når vi endelig fikk svar, år 2007, var det et svada-svar som vi godt kunne ha vært foruten. Det som må bli fakta i denne saken, er at de ikke kan vise til en eneste "bruadresse" som hindrer salt-(klorider)skader, det er for omfattende og kostnadmessig for høyt. - De burde skamme seg med usanne historier.

- Fortsetter saltingen med de negative konsekvenser dette medfører, er vi stygt redd for at de ansvarlige en dag blir **"salt-faglige flykninger i sitt eget hjemland"**!

Til slutt vil vi anbefale på det varmeste at Trondheim kommune går et stort skritt foran med et godt eksempel, og går tilbake til konvensjonelt vintervedlikehold for å ivareta både miljøet og naturen, og ikke minst med hensynet til både de med astma og andre allergiske støvplager.

Vi ser fram til å høre Deres mening om saken!

Hilsen
Stopp Veisaltingen

Kåre Denholm
Leder.

Vedlegg: Bilde av armeringsstål fra betong tilført salt (klorider).
 Fra SaltSMART – seminaret på Gardermoen.

