



TRAFIKKFARLIG: Ambulansearbeider og tillitsvalgt Kyrre Tunheim mener den saltinga som foregår etter veiene er direkte trafikksikkerhet.

Foto: Morten Dokka

- Stikk motsatt av trafikksikkerhet

Ambulansearbeider og tillitsvalgt, Kyrre Tunheim, mener veiene blir direkte trafikksikkerhet på grunn av saltingen som foregår.

SJØVEGAN: Avdelingsdirektør i Statens vegvesen, Rigmor Torstensen, sa i Folkebladet tirsdag at saltinga på veiene gjøres av hensyn til trafikksikkerheten. Tillitsvalgt i Delta for ambulanspersonell på Sjøvegan, Kyrre Tunheim mener derimot at saltinga som foregår etter veiene er direkte trafikksikkerhet.

– En katastrofe

Han vil ha en langt mer kritisk bruk av saltet enn det som foregår i dag. Tunheim støtter også fullt ut utspillet fra enhetsleder i teknisk avdeling i Salangen, Reidar Berg, som reagerer krast på

bruken av veisalt og strøsand på veier i Midt-Troms i Folkebladet tirsdag.

– Vi har lenge lurt på om dette er forsvarlig. Vi mener den saltinga som skjer er stikk motsatt av trafikksikkerhet. Jeg har kjørt på veiene her i mange år, da de begynte for alvor med salting for omkring 10 år siden har det blitt en katastrofe å kjøre. E6 blir jo nærmest grusa med salt, sier Tunheim til Folkebladet.

Uforsvarlig

– Når vi kommer fra E6 og inn på veier som ikke er salta blir det veldig glatt. Særlig når det er 5-10 minusgrader er det ille. Det blir ei slags surpe på veien som er veldig glatt og dekker dekkmønsteret. Da er det nesten uforsvarlig å kjøre utrykning. I tillegg blir det et grått lag på rutene som nesten er umulig å få av igjen. Vi må bruke masse vindusspylervæske for å få det av igjen. Det kan fort gå 4-5 liter bare på en

tur. I tillegg må vi bruke en masse avfettingsvæske på dekkene for å få bort saltet. Det må nesten gjøre etter hver tur. Jeg lurer jo på hvilken gevinst dette er for miljøet. Det er ikke bare vi som må gjøre dette. Hva med alle lastebilene og bussene etter veiene? Jeg lurer jo også på om det er forska på hvordan det er når du kommer fra veier som er salta til veier som ikke er salta, sier han.

Pasientene taper tid

– Forklaringen fra Statens vegvesen om at de gjør det på grunn av trafikksikkerheten holder ikke. Vi opplever det stikk motsatte, sier han.

– Når vi ikke kan gjøre jobben og holde den farten vi ønsker er det jo pasientene som taper tid. Derfor er jo dette en veldig viktig sak. Og jeg er bekymra for sikkerheten for mine kollegaer i denne situasjonen, sier han.

– Jeg skjønner jo godt at mange for eksempel ikke kommer opp stigningene i Gratant-

gen, det er jo såpeglatt, sier Tunheim.

– De kan ikke fortsette å salte slik de gjør nå, avslutter den tillitsvalgte.



Morten Dokka

950 47 895

morten.dokka@folkebladet.no

OM SALTING:

- Salting av veibanen benyttes for å fjerne is og snø, slik at friksjonen forbedres og sikkerheten i trafikken øker. Samtidig har salting en rekke negative miljøeffekter som gjør dette til et omdiskutert tiltak.
- Vinteren 2014/2015 ble det brukt 238.992 tonn salt på veiene i Norge, det var en økning på 27 prosent i forhold til vinteren før.
- Motstanden mot salting i Norge øker. Den landsdekkende aksjonsgruppa "Stopp Veisaltingen i Norge" kjører en egen underskriftskampanje på hjemmesiden, www.stoppveisaltingen.no.

Canada bruker sukker på vegene

SJØVEGAN: Ifølge bladet Vegen og Vi skal veivesenet studere en sukkerløsning for å bruke på veiene.

Sukker og saft fra sukkerroer er et av flere tilsetningsstoffer som kan hindre at is og snø fester seg på veiene om vinteren.

Fleire byområdet i Canada har tatt i bruk sukkerroesaft

som tillegg eller erstatning for salt, og Statens vegvesen skal nå gå næyere gjennom Canadas erfaringer med sukker.

Bladet Motor skriver at sukkerløsningen har vært vurdert tidligere, men mangel på dokumentasjon når det gjaldt effekt og virkning gjorde at sukkeret aldri kom på bordet som et reelt alternativ.