



Innst. 404 S

(2010–2011)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:114 S (2010–2011)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om økt trafikksikkerhet, redusert forfall av infrastruktur og bilpark samt beskyttelse av vannkilder og natur gjennom redusert bruk av veisalt på norske veier

Til Stortinget

1. Sammendrag

I representantforslaget fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om økt trafikksikkerhet, redusert forfall av infrastruktur og bilpark samt beskyttelse av vannkilder og natur gjennom redusert bruk av veisalt på norske veier.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H.

Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til vedlagte uttalelse og svar på spørsmål i saken, datert hhv. 12. april 2011, 13. mai 2011 og 7. juni 2011, fra Samferdselsdepartementet v/statsråden.

Komiteen peker på at totalforbruket av vegsalt i Norge har økt betydelig i de senere år. Det er påvist forringelse av vannkvaliteten i flere vannforekomster og drikkevannsbrønner langs det saltede vegnettet. Det er også registrert skader på vegetasjonen og økosystemer nær saltede veier.

God framkommelighet og trafikksikkerhet for vegtransporten er av stor samfunnsøkonomisk betydning. Komiteen har merket seg at Statens vegvesen arbeider for å levere en god vinterdrift med en begrenset bruk av salt. For vinterdrift i spesielle sårbare områder er det behov for å utvikle alternative metoder for å ivareta krav om opphør eller sterkt redusert forbruk av miljøfarlige kjemikalier. Statens vegvesen har i de senere årene gjennomført ulike forskningsaktiviteter for å utvikle metoder for å sikre god friksjon og sikkerhet for kjøring om vinteren. Det er også blitt gjort ulike undersøkelser av miljøskader som følge av saltpåvirkning (salt og miljø mv.). Gjennom disse arbeidene har en sett behovene for å øke kunnskapen og bedre metodene innen vinterdriften for å kunne avgrense uheldige virkninger av vegsalting.

Komiteen er kjent med at det i perioden 2007–2011 gjennomføres et forsknings- og utviklingsprogram i Statens vegvesen under betegnelsen «SaltSMART». Komiteen er kjent med at effektmålet for dette prosjektet er: «At Statens vegvesen sin innsats for å opprettholde framkommelighet og trafikksikkerheten om vinteren ikke skal gi uakseptabel skade på miljøet. Dette skal oppnås ved en miljøforsvarlig saltpraksis.»

Komiteen viser til at det er gjennomført høring om representantforslaget 19. mai 2011 der Norges Automobil-Forbund, Stopp Veisaltingen og Norges Naturvernforbund deltok. Fra deltakerne ble det pekt på en rekke ulemper knyttet til den omfattende saltbruken på norske veier.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti, viser til at det er faglig uenighet om bruk av vegsalt og effekt på trafikksikkerhet og miljø. Flertallet er kjent med at resultatene av Statens vegvesens prosjekt «SaltSMART» vil ligge til grunn for forslag til strategi for vinterdrift av norske veier i forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023. Flertallet er også kjent med at Statens vegvesen i løpet av året vil få gjennomført en uavhengig og oppdatert gjennomgang av nyere relevant forskning på saltets virkning på trafikksikkerheten. Flertallet mener det haster med å få på plass en ny strategi for vintervedlikehold basert på ny kunnskap og forskning på effekter på trafikksikkerhet og miljøpåvirkning og ber om at dette arbeidet forseres.

Flertallet viser til at det i komiteens høring om representantforslaget kom fra påstander om at entreprenører salter mer enn det som ligger i kontraktene fordi dette er billigere enn mekanisk fjerning av snø og is. Flertallet forutsetter at Statens vegvesen har kontrollrutiner som avdekker og retter opp i slike forhold.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti foreslår at dokumentet vedlegges protokollen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at bruk av salting på norske veier er omfattende og har økt betydelig de siste årene. Vinteren 2004/2005 passerte saltbruken for første gang 100 000 tonn, mens anslaget på forbruket vinteren 2010/2011 er opp imot 330 000 tonn. Økningen har skjedd mens Statens vegvesens prosjekt «SaltSMART» har pågått. Underveisnytte fra prosjektet har åpenbart vært begrenset.

Disse medlemmer viser også til at saltforbruket i våre naboland Sverige og Finland har gått betydelig ned de siste årene. Forbruket er nå betydelig lavere enn i Norge, og utviklingen ser ut til å være stabilt lav og/eller synkende. Disse medlemmer finner grunn til å minne om at trafikksikkerhet ikke ser ut til å være svekket på grunn av mindre saltbruk på veiene. Tvert imot synes Sverige og Finland å ha en bedre totalsituasjon og en bedre utvikling når det

gjelder dødsulykker og alvorlige trafikkuulykker på veinettet enn Norge.

Disse medlemmer vil sitere følgende fra høringsnotatet fra NAF datert 18. mai 2011:

«Bruken av veisalt må reduseres

- NAF ønsker reduksjon i bruken av veisalt på norske veier, men ikke forbud.
- Det er både fordeler og ulemper med bruk av veisalt i vintervedlikeholdet. Veisalt gir på den ene siden økt trafikksikkerhet og framkommelighet, men på den andre siden problemer med rust på kjøretøy, økt slitasje på vei og miljøskader (natur og vann) grunnvann.

Medlemsundersøkelse i NAF høsten 2010 (ikke repr. utvalg, men 7 500 respondenter gir pekepinn)

- 66 % av NAFs medlemmer mener det saltes for mye.
- 56 % mener at det bør tas mer hensyn til natur og miljø ved salting.
- 61 mener salt har ført til rustskader på bilen.
- 52 % har ikke gode erfaringer med salting der de bor.»

Disse medlemmer vil videre sitere følgende fra kommentarnotat fra Stopp Veisaltingen v/Kullberg, datert 22. mai 2011, til samferdselsministerens svar på de spørsmål som er stilt gjennom transport- og kommunikasjonskomiteen knyttet til representantforslaget:

«Lederen for SaltSmart prosjektet, Age Sivertsen i Vegvesenet, uttalte følgende til Dagsavisen 15.03.2011:

I dag saltes det også når det ikke er nødvendig å salte. Det er behov for innstramminger. Saltforbruket kan halveres hvis det settes begrensninger og innføres nye tiltak på ulike veistreknings. Det må gjøres en ny vurdering av hvilke veier det er nødvendig å salte. I dag er om lag 15 prosent av veinettet omfattet av den såkalte bar vei-strategien. – Andelen som omfattes av denne strategien er helt avgjørende for saltforbruket. Nå saltes det også på veier som ikke har en bar vei-strategi.»

«På sikt bør reduksjonen i Norges bruk av veisalting reduseres ytterligere, slik at forbruket tilsvarer en mellomting av Sveriges og Finlands forbruk, regnet i antall tonn veisalt pr år pr innbygger.

Det er svært oppsiktsvekkende at et stort prosjekt som SaltSmart ikke også omhandler nyere data ifm veisalting og trafikksikkerhetsspørsmål.

Det er også svært oppsiktsvekkende at prosjektet ikke tar opp samfunnsøkonomiske konsekvenser ved veisaltingen og de omfattende og dokumenterte følgeskadene på veier, betongkonstruksjoner og kjøretøy.»

«For en del år siden kom Statens Veglaboratorium med en kort veiledning i forbindelse med bruk av

veisalting. Dette var slik bruken av veisalting var tenkt, men dessverre har Vegvesenet beveget seg langt bort fra dette de senere år. Det vil være en stor samfunnsøkonomisk fordel om vintervedlikeholdet kunne bevege seg mer mot slik veisalting opprinnelig var tiltenkt:

1. Veisalting er brukbart bare i områder med særlig mildt og fuktig klima, som for eksempel i England og enkelte steder på Norges vestkyst.
2. Enten må man salte alle veier eller ingen på grunn av smitte-effekten.
3. Man må bare salte når man er helt sikker på at rikelig regn like etterpå vasker bort alle spor av salt, så man unngår gjenfrysing.
(Kilde: Statens Veglaboratorium Norge.)»

«I Finland er all bruk av tørrsalt avvirket. Det brukes kun saltløsning/befuktet salt og dette har vært en medvirkende årsak til at mengden veisalt som brukes pr vinter er kraftig redusert.

I Norge brukes fortsatt hovedsakelig tørrsalt.

Når det gjelder metoder og strategier for å redusere mengden veisalt som brukes i Norge, vil det være svært nyttig å hente erfaringer også fra Finland, i tillegg til Sverige.

Sverige er i all hovedsak klimatisk identisk med Norge. Når både Sverige og Finland har klart å redusere sin veisalting med mer enn 50% og samtidig opprettholdt både fremkommelighet og sikkerhet på en meget god måte, er dette også fullt mulig for Norge.

Vegvesenet argumenterer også ofte med at veisaltingen er nødvendig for tungtransportens fremkommelighet. Sverige og Finland har også svært mye tungtransport og denne kommer seg frem dit den skal også etter det kraftige kuttet i veisaltingen.»

«Det er meget betenkelig at Samferdselsministeren ikke synes å ta til etterretning at veisalt er definert som restriksjonsbelagt miljøgift i enkelte land grunnet de enorme dokumenterte miljøskadene veisaltet har vært årsaken til. Et eksempel på et slikt land er Canada:

«In 1995, road salt was placed on the Environment Canada's Priority Substances List 2 for assessment as a toxic substance as defined under the *Canadian Environmental Protection Act* (CEPA).»

«Det er laget et veisaltregnskap av USEPA (US Environmental Protection Agency) som inneholder en utregningsformel. Med utgangspunkt i kostnadene fra veisaltrelaterte skader på veier, betongkonstruksjoner/ bruer, drikkevannskilder, vegetasjon og kjøretøy er det beregnet at skadene tilsvarer 15 ganger summen av kostnaden for selve veisaltet + kostnaden for vinterdriften som kreves for å få saltet ut på veiene:

The initial cost of roadsalt is low compared to most alternative treatments; however, studies indicate that the real cost of applying roadsalt is much higher than the capital cost of the material. The USEPA (US Environmental Protection Agency) reports that the actual annual cost of salt-related damage approaches 15 times the cost of purchasing and applying the roadsalt. This is due to damage to roads, vehicles, bridge decks

and superstructures, water supplies and vegetation.»

«Det samme resultatet kunne en se flere steder i Sverige, når veisalting ble forsøkt innført i områder som tidligere ikke var saltet. Gjennomsnittshastigheten økte betydelig og antallet alvorlige ulykker og antall drepte økte.

Dette svenske datamaterialet har vært tilgjengelig i flere år og dersom de ansvarlige i Vegvesenet hadde studert de svenske rapportene før den kraftige utvidelsen av veisaltingen i Nord-Norge, ville de sett at innføring av veisalting ville medført en økning i alvorlige ulykker:

«Kvoten mellan olyckskvoter sommartid och vintertid, för olyckor med dödade och svårt skadade personer, är högre för saltade än för osaltade vågar i alla fyra klimatzonerna." (Dvs hela Sverige) Videre øker ikke veisalting trafikksikkerheten, fordi trafikken får en betydelig høyere gjennomsnittshastighet:

«Troligvis våntar sig förare på osaltade vågar att dessa ibland ska vara täckta av is och snö på vintern och minskar sin hastighet även om vågarna har barmark. På liknande sätt våntar sig förare på saltade vågar att dessa ska vara fria från is och snö och håller således en högre hastighet när vågarna har barmark.»

«Forslag til konkrete tiltak som vil øke trafikksikkerheten (færre alvorlige ulykker/Drepte) være svært samfunnsøkonomisk lønnsomt og svært m(ilj)øvennlige;

Veisalting bør begrenses til å kun brukes ved helt spesielle værromslag/ spesielt vanskelige kjøreforhold (eksempel: underkjølt regn/ regn på vei med is/ såle) og kun på veier med ÅDT >15.000, dvs de aller mest trafikkerte veiene.

Bruk av veisalting må i fremtiden være unntaket og ikke hovedregelen, som i dag.

Veier med lav og middels trafikkbelastning skal ikke saltes (etter finsk modell).

Snø, is, «såle» osv bør i all hovedsak fjernes mekanisk, på alle typer veier.

Det finnes i dag utstyr for mekanisk vintervedlikehold /tekniske løsninger for vintervedlikehold som kan løse de utfordringene som tidligere har blitt løst med kjemiske og svært miljøskadelige midler (veisalt). Dette vil kreve en moderat investeringskostnad, men dette vil tjenes inn på forholdsvis kort tid grunnet uteblivelsen/ reduksjonen i veisaltskader, som beløper seg totalt sett til opptil flere milliarder kroner.

Innføring av egne lavere vinterfartsgrenser (etter svensk modell).

Innføring av påbud om bruk av vinterdekk i vinterhalvåret (etter svensk modell).

Avvikling av all bruk av tørrsalt/ kun bruk av befuktet salt / saltløsning (etter finsk modell).

Økte budsjetter for saltfritt vintervedlikehold (samfunnet som helhet vil tjene enormt på mindre bruk av salt uansett)

Innkjøp av nytt utstyr for mekanisk fjerning av is og «såle» på vei, slik at vintervedlikehold uten veisalt er lettere gjennomførbart.

Utvidet bruk av fastsand-metoden/ oppvarmet sand (som fryser fast til underlaget og dermed ikke blåser av veien etter kort tid).

Forbud mot salting ved eller i nærheten av drikkevannskilder og grunnvannsbassenger.

Forbud mot salting ved eller i nærheten av innsjøer hvor det er påvist veisaltforurensing eller hvor dette kan skje.

Forbud mot salting ved dyrket jord/ matjord.

Innføring av påbud om bruk av kjetting ved snøvær/ vanskelige kjøreforhold for kjøretøy over 3,5 tonn, inklusive busser.

Klare retningslinjer for bruk av veisalting for entreprenørene og langt sterkere styring, ikke «fritt frem» som i dag.

Klare forbud mot bruk av veisalting på veier som ikke skal saltes utfra ovennevnte kriterier (unntaksvis og kun veier med ÅDT > 15.000)

Forbud mot salting før og under kuldeperioder, grunnet fare for store skader på veiene (frostsprenning/ 'telehiv').

Gjøre Vegvesenet/ entreprenøren mer erstatningspliktig for skader fra saltingen (ødelagte veier, bruer, kjøretøy, drikkevann, innsjøer osv.)»

Disse medlemmer har merket seg samferdselsministerens svar til stortingsrepresentant Borghild Tenden i interpellasjonsdebatt tirsdag 3. mai 2011:

«Salting var nemnd her, i spørsmålsform. Lat meg til det seia at det er eit eige prosjekt i regi av Statens vegvesen, Salt SMART, som snart vil bli lagt fram, og som fortel noko om både konsekvensane av og moglegheitene for å salta smartare. Eg er einig med Borghild Tenden i at overdriven salting kan ha medført ulukker.»

Disse medlemmer har vidare merket seg uttalelser fra forskerhold om at veisalting kan gi skader på veien; ref. <http://www.forskning.no/artikler/2011/april/285963>

Fra uttalelsen siteres:

«Salt kan bidra til sprekker i vegen

Telehiv og sprekkdannelse på norske veger har denne vinteren gjort skade for mangfoldige millioner. Nå mener forskerne at omfattende vegsalting kan ha bidratt til å øke skadene.

Telehiv oppstår når vann trenger inn i veglegemet og fryser under asfalten. Den frosne massen utvider seg fordi is tar ni prosent mer plass enn vann. Når telen smelter oppstår det hulrom under asfalten, og fordi massene flytter på seg kan det oppstå høydevariasjoner på overflaten. Snø isolerer bakken mot kulde. Telen går derfor dypere i områder der snøen brøytes bort gjennom hele vinteren.

Normalt er det særlig eldre veier med dårlig fundamentering som rammes av telehiv, men i år har også flere nye veier fått omfattende skader. Det gjelder blant annet åtte kilometer av nye E18 gjennom Indre Østfold som ble åpnet så sent som i fjor høst.»

Disse medlemmer har vidare merket seg samferdselsministerens kommentarer til representantforslaget gitt i brev datert 12. april 2011. Disse medlemmer ønsker en raskere endring i bruk av salt gjennom strategi for vinterdrift enn gjennom rul-

tering av NTP og derved først for vintersesongen 2014/2015. Disse medlemmer peker på at effektanslaget på 15 pst. reduksjon i antall personulykker ved bruk av salt er omdiskutert. Disse medlemmer viser spesielt til at langt lavere saltforbruk og gunstigere ulykkestatistikk på veinettet i Sverige og Finland ikke underbygger saltingens ulykkesreduserende effekt.

Disse medlemmer har merket seg opplysninger om at bildekk som er kjørt på våt, saltet vei har opptil 40 pst. lavere friksjon på is enn bildekk som kun har vært kjørt på usaltet vei. Disse medlemmer peker på at dette underbygger oppfatningen om at salting av veier kan gi en feilaktig følelse av trygghet for veibrukerne.

Disse medlemmer har merket seg svaret på spørsmål 5, jf. brev datert 15. mai 2011, vedrørende forurensning av vannkilder:

«Salt er et stoff som finnes i varierende grad i jordsmonn, innsjøer og grunnvann i Norge. Salt utgjør ikke noe problem før det opptrer i unaturlig høye konsentrasjoner. Ifølge Stortingsmelding nr. 14 (2006–2007) 'Sammen for et giftfritt miljø – forutsetning for en tryggere fremtid' er miljøgifter definert ved at de bl.a. er lite nedbrytbare, kan hope seg opp i levende organismer (bioakkumulere) og har alvorlige langtidsvirkninger for helse, eller er svært giftige i miljøet. Salt kommer ikke inn under denne definisjonen.»

Disse medlemmer vil bemerke at utgangspunktet for saken nettopp er skadevirkningene nå salt opptrer i unaturlige høye konsentrasjoner og at andre land har klassifisert veisalt som miljøgift. Disse medlemmer har også merket seg at ca. 50 kommuner i Sverige har lokale politiske vedtak om at salt ikke skal brukes på veinettet. Disse medlemmer er kjent med at også noen norske kommuner har ønsket å forby adgang til bruk av veisalt innen egen kommune. Disse medlemmer peker på at avgjørelse om bruk av veisalt også bør kreve lokal godkjenning og ikke bare kunne vedtas av sentral myndighet.

Disse medlemmer har vidare merket seg samferdselsministerens svar i brev av 13. mai 2011 på de spørsmål som er stilt gjennom komiteen. Disse medlemmer har med interesse merket seg at veimyndighetene etter mange års økende saltbruk i Norge nå henter erfaringer fra Finland og Sverige som gjennom svært mange års arbeid har redusert nasjonalt saltforbruk på eget veinett. Disse medlemmer har vidare merket seg at grunnlaget for teorien om saltingens effekt på veisikkerheten er fra 1995–1996 og at Statens vegvesen nå selv skal foreta en gjennomgang av trafikksikkerhetsmessige effektene av bruk av salting i vintervedlikeholdet. Disse medlemmer peker på at det gjennom media er vist en rekke eksem-

pler på at veibrukerne er skeptisk til slik effekt. Disse medlemmer viser som et eksempel til artikkel i avisen Nordlys 6. november 2010; <http://www.nordlys.no/nyheter/article5373314.ece>:

«Det er verst på E8.

Den evige debatten for og imot veisalting kommer – like sikkert som mørketida – snikende i november. Så også i år. Yrkessjåfør Bjørn Olav Nordli mener det er på tide å si ifra om forholdene på veiene i Troms. – Vi begynner å se oss lei på veisaltinga. Jeg prater for en hel yrkesgruppe som kjører daglig mellom Lofoten og Tromsø, begynner yrkessjåfør Kim Olav Nordli. Han kjører for familiebedriften Jan Roar Nordli, og ser seg nå nødt til å si ifra om veiforholdene.

1. Verst på E8 – Det er verst på E8 mellom Ramfjord og Tromsø. Det kan være tørt hele veien på E8 helt til man kommer til Ramfjorden, hvor det er auset ut med salt, hevder Nordli overfor nordlys.no. – Vi reagerer på det vi mener er unødvendig overforbruk av salt, oppsummerer han. – *Hvordan har det vært så langt i høst?* – Helt grusomt.
2. Mye vedlikehold Nordli sier han må vaske lastebilen etter hver tur. En prosess som tar halvannen time. Også bremsebelegget "etes opp" av saltet. Men det er ikke først og fremst vedlikeholdet han er lei av. – Det saltes der det er bedre om veiene kjøres tørr, mener Nordli, som har kontaktet Statens vegvesen med sine tanker om veisaltinga. De bruker prognoser som bakgrunn for saltinga, var svaret han fikk. – Men selv om det er meldt én minusgrad og is, så går det an å se ut vinduet og se an situasjonen, mener Nordli.
3. ()
4. ()
5. Falsk trygghet Han mener saltinga også skaper en falsk trygghet som gjør at folk kjører fortere. – Man kjører fortere på saltede veier på grunn av trygghetsfølelsen, sier Nordli, og hevder han har sett folk kjøre i 80 kilometer i timen i svinger. – Fordi de tror at veigrepet er så mye bedre når det er saltet, men saltet fryser på etter en og en halv time på veien. Da kan det skje ulykker, påpeker Nordli.»

Disse medlemmer har også merket seg uttalelsen om at «eventuelle følgekostnader for vegvedlikehold som følge av saltbruken er ikke utredet». Disse medlemmer noterer seg også svaret på spørsmål 9 i brevet av 13. mai 2011:

«Spørsmål

Åtte km ny E18 gjennom Indre Østfold er blant nye veier som har fått omfattende skader i form av telehiv etter den siste vinteren. Forskere ved Bioforsk Jord og Miljø hevder atsalting kan være en mulig årsak. – Hvordan vil dette bli undersøkt og fulgt opp?

Svar

I første omgang vil ikke Statens vegvesen konsentrere seg om dette som årsak, men avviser heller ikke at det kan finnes tilfeller hvor dette har betydning. Innsatsen i undersøkelser om teleskadene konsentreres nå om hvordan anleggene faktisk er bygget, og dernest om retningslinjene er tilstrekkelige

eller for kompliserte i praktisk utførelse. Rent generelt er det viktig at asfaltdekkene lappes og holdes mest mulig sprekkfrie slik at vann ikke trenger ned i overbygningsskonstruksjonen.»

Disse medlemmer finner grunner til at strategi knyttet til bruk av salt på norske veier bør gjennomgås og baseres på et bredere og mer omfattende grunnlag enn det Statens vegvesens egen prosjekt «SaltSMART» har. Disse medlemmer peker på at Statens vegvesens egen prosjektrapport kan inngå i et slikt arbeid. Disse medlemmer legger til grunn at miljøforhold – i særdeleshet spørsmål knyttet til vannkilder – får en bredere vurdering. Disse medlemmer legger videre til grunn at såkalte «følgekostnader» ved bruk av salt til vinterdrift av vei blir grundigere vurdert. Disse medlemmer mener det er viktig at en ny strategi for bruk av salt på norske veier kan få effekt fra vintersesongen 2021/2013, og at strategien har klare mål både for reduksjon av dagens saltbruk og for nivå på fremtidig saltbruk.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen etablere et eget utvalg med deltagelse fra berørte departement som skal legge frem ny strategi om bruk av salt på norske veier med sikte på kraftig reduksjon i bruk av salt med effekt fra vintersesongen 2012/2013.

Stortinget forutsetter at:

- miljøskader på vann og natur samt skader på infrastruktur/følgekostnader ved saltbruk vektlegges,
- virkning av veisalting på trafikkikkerhet gis en spesielt grundig vurdering. Stortinget peker spesielt på at det bør vurderes innført særskilte vintertiltak innenfor veitrafikken som kan sikre trafikkikkerheten ved bruk av mindre veisalt slik det er gjort i andre land som har redusert bruk av salt på vei,
- i arbeidet innhentes innspill fra kompetansemiljøer utenfor Statens vegvesen og Vegdirektoratet og andre berørte departement. Arbeidet bør være avsluttet våren 2012 slik at ny saltstrategi kan få effekt vinteren 2012/2013,
- det legges til grunn at Stortinget på egnet måte blir informert om saltstrategien og om de konkrete mål for saltbruk og for trafikkikkerheten på vinterveiene».

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener problemstillingen som tas opp i representantforslaget må belyses grundig. Disse medlemmer registrerer at det er ulike tilnærminger til bruk av veisalting, og til dels motstri-

dende faktaforståelse. Det er derfor nødvendig med en grundig gjennomgang og omfattende kartlegging av de ulike sidene ved bruk av veisalting vinterstid.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen foreta en grundig gjennomgang av konsekvenser ved veisalting, herunder veisaltingens effekt på trafiksikkerhet og miljø. Regjeringen bes fremme forslag til tiltak basert på oppdatert kunnskap, og å komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

3. Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

«Stortinget ber regjeringen etablere et eget utvalg med deltagelse fra berørte departement som skal legge frem ny strategi om bruk av salt på norske veier med sikte på kraftig reduksjon i bruk av salt med effekt fra vintersesongen 2012/2013.

Stortinget forutsetter at:

- miljøskader på vann og natur samt skader på infrastruktur/følgkostnader ved saltbruk vektlegges,
- virkning av veisalting på trafiksikkerhet gis en spesielt grundig vurdering. Stortinget peker spesielt på at det bør vurderes innført særskilte vintertiltak innenfor veitrafikken som kan sikre trafiksikkerheten ved bruk av mindre veisalt slik det er gjort i andre land som har redusert bruk av salt på vei,

- i arbeidet innhentes innspill fra kompetansemiljøer utenfor Statens vegvesen og Vegdirektoratet og andre berørte departement. Arbeidet bør være avsluttet våren 2012 slik at ny saltstrategi kan få effekt vinteren 2012/2013,
- det legges til grunn at Stortinget på egnet måte blir informert om saltstrategien og om de konkrete mål for saltbruk og for trafiksikkerheten på vinterveiene.

Forslag fra Høyre og Kristelig Folkeparti:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen foreta en grundig gjennomgang av konsekvenser ved veisalting, herunder veisaltingens effekt på trafiksikkerhet og miljø. Regjeringen bes fremme forslag til tiltak basert på oppdatert kunnskap, og å komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

4. Komiteens tilråding

Tilrådingen fra komiteen fremmes av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Komiteen viser til representantforslaget og merknadene og rår Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument 8:114 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om økt trafiksikkerhet, redusert forfall av infrastruktur og bilpark samt beskyttelse av vannkilder og natur gjennom redusert bruk av veisalt på norske veier – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 7. juni 2011

Knut Arild Hareide

leder

Arne Sortevik

ordfører

Vedlegg 1

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 12. april 2011

Representantforslag - Dokument 8:114 S (2010-2011) om økt trafiksikkerhet, redusert forfall av infrastruktur og bilpark samt beskyttelse av vannkilder og natur gjennom redusert bruk av vegsalt

Jeg viser til brev av 30. mars 2011 fra Transport- og kommunikasjonskomiteen hvor det bes om en uttalelse fra Samferdselsdepartementet til forslag om økt trafiksikkerhet, redusert forfall av infrastruktur og bilpark samt beskyttelse av vannkilder og natur gjennom redusert bruk av vegsalt.

Bruk av salt er i dag det eneste reelle alternativet for å oppnå god fremkommelighet og trafikk- sikkerhet på de mest trafikkerte vegene om vinteren. Det er imidlertid viktig å innrette bruken av salt slik at skadene på miljøet begrenses. De viktigste faktorene som påvirker saltforbruket fra år til år er endringer i klimatiske forhold, endringer av saltpraksis og størrelsen på det vegnettet som saltes.

Salt skal brukes som et hjelpemiddel for raskt å oppnå eller opprettholde bar veg. Bruk av salt må ses i sammenheng med den øvrige vinterdriften av vegnettet, og en god vinterdrift skal etterstrebese. Det finnes ingen gode alternativer til salt for å kunne opprettholde god friksjon gjennom hele vinteren på høytrafikkerte veger. Bruk av strøsand har begrenset virkning da trafikken blåser den fort bort fra vegbanen.

I Norge salter Statens vegvesen ca. 8500 kilometer riks- og fylkesveg, og målet er å holde vegene mest mulig bare gjennom vinteren. Dette vegnettet utgjør ca. 15 prosent av riks- og fylkesvegnettet og har størstedelen av trafikken i Norge. Også på andre deler av riksvegnettet brukes noe salt for å unngå riming og tynne ishinner. I tillegg salter kommunene en god del veger i byområder.

Forutsetningene for et lavt saltforbruk ligger i en god vinterdrift med god mekanisk fjerning av snø og is. En slik vinterdrift vil redusere behovet for bruk av salt til smelting av snø og is og en vil da kunne

begrense periodene med dårlige kjøreforhold med slaps og sprut i forbindelse med salting under snøvær.

Det er en rekke faktorer som påvirker saltforbruket og særlig viktig er et godt drifts- opplegg med god kompetanse i alle ledd, godt utstyr, god kapasitet, godt beslutnings- støttesystem mv.

Statens vegvesen vil i 2011 avslutte det 4-årige FoU-programmet "SaltSMART". Formålet med dette programmet er å finne ut hvordan man kan redusere bruken av salt samtidig som man opprettholder god fremkommelighet og trafiksikkerhet gjennom vinteren. Bakgrunn for etableringen av programmet var det økede fokus på forringelse av vannkvaliteten og saltets miljøpåvirkning i vegenes nær- område ved avrenning fra saltede veger. Målet er at salting av veger ikke skal medføre uakseptable skader på naturverdier med spesiell fokus på vannforekomster, og programmet skal foreslå ulike tiltak for å kunne gjennomføre en tilpasset vinterdrift med et lavt forbruk av salt. I områder som er sårbare for salt- påvirkning skal det legges opp til en driftspraksis som er tilpasset det naturen tåler på lang sikt.

Prosjektet har allerede resultert i økt kompetanse om effekter og konsekvenser ved bruk av salt. Som følge av dette gjøres hvert år justeringer av driftskontraktene og oppfølgingen av dem. Siktemålet med disse endringene er å sørge for riktig bruk av salt til enhver tid. Sluttresultatene fra SaltSMART vil ligge til grunn for SVVs forslag til strategi for vinterdrift av norske veger i deres forslag til Nasjonal transportplan 2014-23. Regjeringen vil presentere dette for Stortinget i stortingsmeldingen om NTP vinteren 2013.

Når det gjelder virkningen av bruk av salt på trafiksikkerheten viser ulike undersøkelser til noe ulik effekt, men Trafikksikkerhetskåndboka til Transport- økonomisk institutt angir en gjennomsnittlig virkning på 15 % reduksjon i antall personskadeulykker ved bruk av salt. Statens vegvesen vil i løpet av året få gjennomført en uavhengig og oppdatert gjennomgang av nyere relevant forskning på saltets virkning på trafiksikkerheten.

Vedlegg 2

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 13. mai 2011

Dokument 8:114 S (2010-2011) Representantforslag om økt trafikksikkerhet, redusert forfall av infrastruktur og bilpark samt beskyttelse av vannkilder og natur gjennom redusert bruk av vegsalt - Spørsmål nr. 2-9

Jeg viser til brev av 28. april fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité med utfyllende spørsmål i ovennevnte sak. Spørsmålene besvares nedenfor.

Spørsmål 2. «SaltSMART»

I 4-årsperioden 2007-2011 for FoU-programmet «SaltSMART» har saltbruken på norske veier økt kraftig; fra 166 000 tonn i 2007 til 330 000 tonn i 2011.

- *Har programmet ikke hatt «undervegs-effekt»?*
- *Har programmet konkrete mål for reduksjon av saltbruk?*

Svar

Målet for SaltSMART er at Statens vegvesens innsats for å opprettholde framkomme- lighet og trafikksikkerheten om vinteren ikke skal gi uakseptabel skade på miljøet.

SaltSMART har fokus på det strekningsvise saltforbruket med spesiell fokus på å redusere forbruket over strekninger som er sårbare for naturskader (miljøsoner). Totaltallet for saltforbruket vil variere fra år til år ut fra klimavariasjoner og hvilken vinterstrategi som gjennomføres. For vinteren 2010-2011 foreligger ikke saltforbruket ennå, men Statens vegvesen antar at tallet 330 000 tonn er opplysninger fra en salt- leverandør som også dekker en del av det kommunale forbruket. Statens vegvesens tall for saltforbruk viser en økning fra 160 000 tonn i 2007-2008 til 200 000 tonn i 2009-2010.

Arbeidet i SaltSMART har vært konsentrert om å få forbedring av kunnskapen gjennom kartlegging av problemområder, utvikling av metodikk, dokumentasjon av erfaringer i driftsfasen mv. Det vil være et langvarig arbeid å endre saltpraksisen da nye krav må prøves ut, innarbeides i konkurransegrunnlag, sendes ut på anbud osv. Med en rullering av anbudsrundene hvor 20 prosent av kontrakten lyses ut hvert år og har 5-års varighet, vil det ta minimum 5 år før alle kontrakter kan endres.

Programmet har nå forslag til ulike tiltak for å redusere saltforbruket, hvor et viktig grep er å øke den mekaniske fjerningen av snø og is.

Spørsmål 3. Erfaringer Finland

I 2007 brukte Finland ca. 80 000 tonn salt på offentlig veinett. I 2011 ca. 58 000 tonn. Uavhengig av det pågående FoU-programmet:

Har Samferdselsdepartementet innhentet erfaringer fra Finland for å redusere saltbruket i Norge eller vil det bli gjort?

Svar

Finland har et mer stabilt vinterklima enn Norge, og i Finland er det satt lavere krav til friksjon og til å gjenopprette bar veg etter snøfall.

Rent generelt er det et omfattende samarbeid innen vinterdrift mellom de nordiske land bl.a. gjennom NVF (Nordisk Vegforum) slik at Statens vegvesen har relativt god kjennskap til forholdene i nabolandene.

Spørsmål 4. Erfaringer Sverige

Også i Sverige brukes betydelig mindre salt på offentlig veinett enn i Norge; vinteren 2009/2010 ca. 220 000 tonn. Uavhengig av det pågående FoU-programmet:

- *Har Samferdselsdepartementet innhentet erfaringer fra Sverige for å redusere saltbruket i Norge eller vil det bli gjort?*

Svar

- I Sverige ble det i 2004 innført en ny saltstrategi:
- *hvor det normalt ikke skal brukes salt på veger med lavere ÅDT enn 2000*
 - *med mer bruk av saltløsning som metode*
 - *med forbedret bruk av værprognoser*
 - *med bruk av bedre utstyr til mekanisk snøfjerning og strøing*

Flere av forslagene som kommer fra SaltSMART vil være på linje med den svenske saltstrategien.

Spørsmål 5. Drikkevannsforskrifter

Hvordan forholder Statens vegvesen seg til gjeldende drikkevannsforskrift (norsk) og til EUs drikkevannsforskrift når det brukes salt på veinettet?

- *Hvordan tar Statens vegvesen/Vegdirektoratet økonomisk ansvar for vannkilder (drikkevann, brønner og grunnvann) som ødelegges av salt?*

Det kan vises til bla at andre land har klassifisert veisalt som miljøgift.

Svar

Statens vegvesen forholder seg til norsk lov. De EU-direktiver som gjelder for Norge, innarbeides i norsk lovverk. Statens vegvesen forholder seg derfor til vannforskriften og drikkevannsforskriften og gjør ikke egne vurderinger av om disse oppfyller EUs direktiver. Spørsmålet om EUs drikkevannsforskrift forstås som et spørsmål om EUs vannrammedirektiv (2000/60/EF) og direktiv 98/83/EF om kvaliteten på drikkevann. Disse forutsettes oppfylt gjennom norsk lovgiving og trenger derfor ikke spesiell oppmerksomhet fra Statens vegvesen.

Drikkevannsforskriften regulerer vannforsyningssystemer med Mattilsynet som myndighet. Statens vegvesen er i kontakt med Mattilsynet og med lokale vannverk i den grad det er behov for det. Grensen for hvor mye klorid og natrium det kan være i vannet som tilbys som drikkevann, er 200 mg/l. Så langt Statens vegvesen kjenner til er ingen vannverk i nærheten av denne grenseverdien på grunn av vegsalting. Noen enkeltbrønner som er plassert nær vegen får konsentrasjoner over 200 mg/l. Når brønneierne mistenker for høye konsentrasjoner i sin brønn må først årsakene belyses før partene blir enige om hvordan saken skal løses. Det vil ofte ligge til rette for løsninger hvor brønneierens andel av utgiftene gjenspeiler den standarden brønnen hadde før forurensningen ble oppdaget. Statens vegvesen har laget en veileder om hvordan slike saker kan belyses (Veileder – Brønner med saltforurensning Teknologivandelingen nr. 2611)

Salt er et stoff som finnes i varierende grad i jordsmonn, innsjøer og grunnvann i Norge. Salt utgjør ikke noe problem før det opptrer i unaturlig høye konsentrasjoner. I følge Stortingsmelding nr. 14 (2006 – 2007) ”*Sammen for et giftfritt miljø – forutsetning for en tryggere fremtid*” er miljøgifter definert ved at de bl.a. er lite nedbrytbare, kan hope seg opp i levende organismer (bioakkumulere) og har alvorlige langtidsvirkninger for helse, eller er svært giftige i miljøet. Salt kommer ikke inn under denne definisjonen.

Spørsmål 6. ”Følgkostnader” av salting av vei

Salting av vei er kjemisk brøyting og fremstår som rimelig. Imidlertid kan bruk av salt ha omfattende ”følgkostnader” når det gjelder veivedlikehold. En undersøkelse fra USA hevder at ”annual cost of saltrelated damage approaches 15 times”.

- *I hvilken grad er dette forholdet tatt hensyn til i gjeldende strategi for bruk av veisalt?*

Svar

I Norge foretas preventiv salting i forbindelse med snøvær for å unngå at snøen blir tettpakket når bilene kjører på den. Salt brukes i begrenset grad til smelting av snø som blir liggende igjen etter snøbrøyting og som det ikke er mulig å brøyte vekk. Slik Statens vegvesen kjenner praksis i USA, brukes salt i mye større omfang til ”kjemisk brøyting” i stedet for vanlig snøbrøyting, og det brukes mer salt enn i Norge. Det er derfor ikke mulig å sammenligne følgkostnader i USA og Norge, og det er ikke gjort slike undersøkelser i Norge som det vises til fra USA.

Spørsmål 7. Oppdatering forskning: Salting av veg og trafikksikkerhet

- *Når ble det sist gjennomført en uavhengig og oppdatert gjennomgang av nyere relevant forskning på saltets virkninger på trafikksikkerheten slik det ifølge Samferdselsdepartementets brev av 12. april 2011 er tenkt gjort i 2011?*

Svar

Vegdirektoratet gjennomførte i perioden 1995-1996 forskningsprosjektet ”Veggreps- prosjektet”. Prosjektet hadde som hovedformål å utrede miljømessige, trafikksikker- hetsmessige og driftsmessige sider ved bruk av piggdekk og ulike driftstiltak i vinter- vedlikeholdet, herunder salting. Funnene ble sammenfattet i sluttrapporten ”Veggrep på vinterveg i 1998”.

I 2005 utarbeidet SINTEF et notat om ”Effekter av forskjellige innsatsnivåer innen drift og vedlikehold: Sammenheng mellom ulykkesfrekvens, skadekostnad og føre- og friksjonsforhold”.

Høsten 2010 ble det avholdt et seminar i regi av Statens vegvesen som fokuserte på alle sider ved bruk av salting. I kjølvannet av seminaret ble det besluttet å starte en gjennomgang av de trafikksikkerhetsmessige effektene av bruk av salting i vintervedlikeholdet. Dette arbeidet vil starte i mai 2011, og resultatene vil ligge til grunn for vinterdriftsstrategi i NTP 2014-23.

Spørsmål 8. Beregninger og ”følgkostnader” mv. av saltets virkninger.

Bruk av salt på offentlig veinett ble innført ca. 1970.

- *Når ble beregningene om saltingens virkning på trafikksikkerheten som ligger til grunn for dagens saltstrategi gjennomført, og av hvem?*
- *Hvordan er ”følgkostnader” på veivedlikehold og skadevirkning på drikkevann/brønner/grunnvann tatt med i disse beregningene?*

Svar

Prosjektet "Samfunnsmessige konsekvenser av forskjellige innsatsnivåer innen drift og vedlikehold" ble avsluttet i 2006. Transportøkonomisk Institutt, SINTEF Teknologi og samfunn, Via Nova Plan og Trafikk AS og VTI (Veg og trafikkinstituttet i Linköping) utførte analysene. Dette arbeidet ligger til grunn for den pågående revisjon av "Håndbok 111 Standard for drift og vedlikehold".

Eventuelle følgekostnader for vegvedlikehold som følge av saltbruk er ikke utredet. Skadevirkninger for vann er ikke tatt med i beregningene. Den reviderte Håndbok 111 sier at behov for å ta spesielle miljøhensyn på delstrekninger skal klarlegges og ivaretas.

Spørsmål 9. Oppfølging av uttalelser fra Bioforsk

Åtte km ny El8 gjennom Indre Østfold er blant nye veier som har fått omfattende skader i form av telehiv etter den siste vinteren. Forskere ved Bioforsk Jord og Miljø hevder at salting kan være en mulig årsak.

– *Hvordan vil dette bli undersøkt og fulgt opp?*

Vedlegg 3

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 7. juni 2011

Dokument 8:114 S (2010-2011) Representantforslag om økt trafikksikkerhet, redusert forfall av infrastruktur og bilpark samt beskyttelse av vannkilder og natur gjennom redusert bruk av vegsalt - Spørsmål nr. 10

Jeg viser til brev av 31. mai fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité med utfyllende spørsmål i overnevnte sak. Spørsmålet besvares nedenfor.

Spørsmål 10

- i) *Er departementet kjent med om det i Statens vegvesen Vegdirektoratet foreligger en rapport fra Sintef fra 1993 om saltets innvirkning på dekkenes veigrep, og som ev dokumenterer at bildekk som er kjørt på våt, saltet vei, har opp til 40 pst lavere friksjon på is enn bildekk som kun har vært kjørt på usaltet vei?*
- ii) *Om det foreligger en slik rapport, kan det opplyses om hvem som var oppdragsgiver, og når ble rapporten fremlagt?*
- iii) *Om det foreligger en slik rapport – har Statens*

Svar

I første omgang vil ikke Statens vegvesen konsentrere seg om dette som årsak, men avviser heller ikke at det kan finnes tilfeller hvor dette har betydning. Innsatsen i undersøkelsene om teleskadene konsentreres nå om hvordan anleggene faktisk er bygget, og dernest om retningslinjene er tilstrekkelige eller for kompliserte i praktisk utførelse. Rent generelt er det viktig at asfaltdekkene lappes og holdes mest mulig sprekkefrie slik at vann ikke trenger ned i overbyggningskonstruksjonen.

Jeg kan for øvrig opplyse om at Statens vegvesen har satt i gang en kartlegging av omfanget av problemet med telehiv på nye veier. Undersøkelsene skal gjennomgås og analyseres av en ekspertgruppe nedsett av Statens vegvesen. Arbeidsgruppen gjør en gjennomgang av gjeldende regelverk og hvilke forutsetninger som er lagt til grunn for prosjekteringen, utførelsen av prosjektene og hvordan kontroll og kvalitetssikring har fungert. Arbeidsgruppen skal også foreslå tiltak for å unngå telehiv på nybygde veier. Rapporten er ventet i løpet av juni.

vegvesen Vegdirektoratet på noen måte fulgt den opp etter den ble laget og/eller unntatt den fra offentlig?

Svar:

Undersøkelsen det vises til ble utført i samarbeid mellom Statens vegvesen og Sintef i 1990 - 1992, og den ble finansiert av Statens vegvesen. Rapporten er utarbeidet av Sintef og er datert 15.mai 1992.

Bakgrunnen for undersøkelsen var at det ble "..hevdet at salting forårsaker belegg på dekkene, og at det dermed blir verre å kjøre på det usaltede vegnettet."

Konklusjonen i rapporten er at de utførte undersøkelser ikke gir grunnlag for å hevde at salting fører til belegg på dekkene og reduserte friksjonsegenskaper.

Rapporten ligger på: http://www.vegvesen.no/_attachment/184961/binary/358423 og er offentlig tilgjengelig.

Rapporten er kjent intern i Statens vegvesen og ut fra konklusjonen har ikke denne rapporten påvirket vegvesenets saltpolicy. I FOU-prosjektet Salt

SMART er det også foretatt en enklere undersøkelse med mer moderne piggfrie vinterdekk hvor det heller ikke ble funnet ulike friksjonsegenskaper om dek-

kene var kjørt på saltet eller usaltet veg. Denne ligger på http://www.vegvesen.no/_attachment/120382/binary/224189.

