



Representantforslag 114 S

(2010–2011)

fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik

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

Til Stortinget

Bakgrunn

Norske vinterveier saltes som aldri før. Ifølge NRK.no 5. juni 2010 passerte saltbruken 100 000 tonn for første gang vinteren 2004/2005, mens saltbruken for vinteren 2009/2010 endte på rett over 200 000 tonn. Ifølge Nationen 8. mars 2011 forventer GC Rieber Salt at saltbruken for vinteren 2010/2011 ender på rundt 330 000 tonn. En grunn til dette er at veisalting er en rimelig form for vintervedlikehold av veiene. Salt virker ved å senke vannets frysepunkt under 0 °C, og bidrar derved til å holde veiene bare. Vanlig havsalt (natriumklorid) har vist seg å være effektivt ned mot -8 °C, og ved kaldere temperaturer brukes dyrere salter som magnesiumklorid og kalsiumklorid. Ved ekstrem kulde har salt liten eller ingen effekt.

Statens vegvesen mener at salting gir bar vei med bedre fremkommelighet og sikrere kjøreforhold enn en vei med snø- eller isdekke, og hevder i likhet med Transportøkonomisk institutt (TØI) at saltbruk fører til en ulykkesreduksjon på mellom 7 og 22 pst. Organisasjonen «Stopp Veisalting» skrev derimot i en pressemelding 26. oktober 2010 at 667 personer har dødd som følge av veisalting på norske veier i perioden 1970–1999. Sjefingeniør i Statens vegvesen, Harald Norem, sto frem på aftenposten.no 23. januar

2010 og dokumenterte at feil bruk av salt i Nord-Sverige ved for lave temperaturer hadde ført til 20 pst. flere ulykker enn på usaltede veier.

Sverige og Finland har nå kuttet saltforbruket de siste årene. Sverige brukte vinteren 1993/1994 hele 419 737 tonn med veisalt på A-veier, mens forbruket for vinteren 2009/2010 lå på 219 497 tonn. Dette ifølge det svenske Trafikverket, som forventer at forbruket for vinteren 2010/2011 ender med å bli høyere. Veiene som saltes i Sverige, er først og fremst høytrafikkerte veier som europaveier og landeveier med trafikk på mer enn 2 000 kjøretøy i døgnet. Vinteren 2009/2010 utgjorde den såkalte saltveilengden 27 243 km av rundt 98 000 km statlig vei. Noe av bakgrunnen for den reduserte saltbruken i Sverige er det omfattende forskningsprosjektet MINSALT fra starten av 1990-tallet. Mange svenske kommuner har vedtatt at de skal være saltfrie av hensyn til miljøet, blant annet Halmstad, som har erstattet salt med kalkflis. 50 av 284 svenske kommuner var faktisk saltfrie allerede på begynnelsen av 1990-tallet.

Veisalt er i motsetning til for eksempel spylevæske ikke særlig giftig, men de enorme mengdene med veisalt gjør likevel dette til et miljøproblem når saltet renner ut i naturen, der det fører til skader på jordsmonn, planter, grunnvann, innsjøer og elver. Det er stor forskjell mellom ulike arter når det gjelder salttoleranse, og veisalting kan derfor føre til store endringer i naturen. I Oslo er nå flertallet av de gamle kastanjetrærne i Bygdøy allé døde grunnet salting. Skadepotensialet er størst i områder med lite regn, og til og med ferskvannsfisk kan få problemer. Saltvann er nemlig tyngre enn ferskvann og kan i verste fall danne et dødt bunnlag i innsjøene. Veisalting kan også ødelegge drikkevann. Statens vegvesen har et eget forsknings- og utviklingsprosjekt som skal kartlegge og redusere miljøskader fra veisalting, nemlig SaltSMART 2007–2011. Hovedfokuset for prosjektet ser

ut til å være miljøskader, men saltbruken har jo faktisk økt betraktelig mens prosjektet har pågått.

Salt fører til at biler ruster raskere enn de ellers ikke ha gjort, og kan i verste fall føre til at bremsene slutter å virke fordi bremserør, bremseventiler og bremseskiver er i direkte kontakt med veisaltet. På NRK Dagsrevyen kom det 28. januar 2011 frem at det var saltskader på bremsene av 3 av 4 biler NAF har testet. Dette skjer til og med på nye biler. Veisalt er også skadelig for bilenes elektriske anlegg, noe som kan føre til kortslutning og påfølgende bilbrann. Til og med broer, tunneler og andre konstruksjoner med jern og betong kan bli skadet av veisalt, og saltet kan også føre til at veidekket krakelerer.

Det finnes alternativer til salting. På veier med lite trafikk kan man for eksempel bruke sand som fryser fast i veibanen. I Sverige har man ifølge Expressen 21. januar 2008 erfaringer med å blande salt og sukker for å unngå tungmetaller og rust på bilene, men blandingen har vist seg å være svært dyr og tiltrekker seg trafikkfarlig elg som spiser sukkeret.

Fremskrittspartiet har ved flere anledninger tatt opp spørsmålet om veisalting i Stortinget. Stortingsrepresentant Arne Sortevik har tatt opp saken med samferdselsministeren i skriftlige spørsmål, Dokument nr. 15:556 (2010–2011) og Dokument nr. 15:434 (2006–2007). Stortingsrepresentant Tord

Lien har hatt skriftlig spørsmål til samferdselsministeren om giftig jerncyanid i veisalt, nemlig Dokument nr. 15:577 (2007–2008). Stortingsrepresentant Kenneth Svendsen tok opp samme tema i Dokument nr. 15:870 (2007–2008), og det samme gjorde Hanne Dyveke Søttar i Dokument nr. 15:779 (2007–2008). Stortingsrepresentant Øyvind Korsberg tok opp miljøutfordringen knyttet til drikkevannskilder i spørretimen 12. mars 2008.

Forslagsstillerne er innforstått med at det kan være nødvendig med salting på motorveier, men mener samtidig at det ikke nødvendigvis betyr at andre veier og gater har det samme behovet. Der hvor det er svært kaldt, har salting lite for seg.

Forslag

Forslagsstillerne vil på denne bakgrunn fremme følgende

f o r s l a g :

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

21. mars 2011