VEDLEGG 1

Ås kommune

ÅS KOMMUNE
UTSKRIFT AV MØTEBOK

Saksnr: 12/463-6
MELDING OM POLITISK VEDTAK - VEISALTING I ÅS KOMMUNE

Saksbeh.:	Arkivkode:	Q03
Utvalg	**Utv.nr.**	**Møtedato**
Hovedutvalg for teknikk og miljø	33/12	12.04.2012
Hovedutvalg for teknikk og miljø	/	

Hovedutvalg for teknikk og miljøs behandling og vedtak i møte den 12.04.2012

Rådmannens innstilling
1. Ås kommune vil ha som mål å redusere veisaltingen på kommunale veier.
2. Ås kommunes forbruk av veisalt på kommunale veier skal rapporteres årlig til kommunestyret.
3. Kveldroveien skal fortsatt ha bar vei strategi, men sjåfører som har vintervedlikehold her må læres opp i tiltakene for redusert saltbruk i henhold til resultatene fra SaltSMART-prosjektet.
4. Ås kommune vil rette en henstilling til Statens vegvesen om så raskt som mulig å iverksette tiltakene for redusert saltbruk i henhold til resultatene fra SaltSMART-prosjektet.
5. Det tas en ny vurdering av utfasing av bruk av veisalt i 2014.

Hovedutvalg for teknikk og miljøs behandling 12.04.2012:
Ola Stedje Hanserud (MDG) fremmet følgende alternative innstilling:

1: Ås kommune er kjent med at veisalting forårsaker omfattende, alvorlige og kostbare følgeskader på kjøretøy, betongkonstruksjoner, veier, vegetasjon, matjord, innsjøer, drikkevann, grunnvann samt natur og miljø for øvrig.

2: Ås kommune skal ha som mål å utfase veisaltingen på kommunale veier og erstatte veisaltingen med et mer miljøvennlig ikke kloridholdig alternativ innen 2015. Alternativet med økt satsing på mekanisk fjerning av snø/ is, strøing med sand/ fastsand, god informasjon til kommunens innbyggere og økt bruk av lavere vinterfartsgrenser skal prioriteres.

3: Ås kommunes årlige forbruk av veisalt skal rapporteres årlig til kommunestyret.

4: Ås kommune vil rette en henstilling til Statens Vegvesen, som har ansvaret for riks- og fylkesveier i vår kommune, om følgende:

a. Ås kommune ser at veisaltingen i Norge har økt dramatisk de siste årene, og mener at denne utviklingen ikke kan fortsette.

b. Ås kommune ber om at veisaltingen utfases og erstattes med et mer miljøvennlig ikke kloridholdig alternativ. Veisalting i sårbare områder som ved drikkevannskilder og innsjøer bes gitt prioritet i denne utfasingen. Kommunen ber om at alternativet med økt satsing på mekanisk fjerning av snø/ is, strøing med sand/ fastsand, god informasjon til innbyggerne og økt bruk av lavere vinterfartsgrenser prioriteres.

c. Ås kommune oppfordrer Statens vegvesen om å utrede samfunns- og miljømessige kostnader fra følgeskadene av dagens veisalting.

Kjetil Barfelt (FrP) fremmet følgende forslag: De økonomiske konsekvensene av MDGs forslag bør utredes før hovedutvalget voterer over dette.

Hovedutvalget drøftet seg fram til følgende utsettelsesforslag:
Hovedutvalget ber om at økonomiske konsekvenser på kort- og mellomlang sikt av å utfase salting på kommunale veger, utredes. Saken utsettes.

Votering:
Utsettelsesforslaget ble enstemmig vedtatt.

Hovedutvalg for teknikk og miljøs vedtak 12.04.2012:
Hovedutvalget ber om at økonomiske konsekvenser på kort- og mellomlang sikt av å utfase salting på kommunale veger, utredes. Saken utsettes.

Rett utskrift bekreftes, Ås, 19.04.2012 Rita Stensrud Rita Stensrud Konsulent	**Utskrift av møtebok sendes til:** Statens vegvesen Region Øst, Postboks 1010, 2605 Lillehammer

VEDLEGG 2

ÅS KOMMUNE
Hovedutvalg for teknikk og miljø

HTM-sak 33/12
VEISALTING I ÅS KOMMUNE

Saksbehandler: Olaug Talleraas	Arkivnr: Q03	Saksnr.: 12/463
Utvalg	**Utv.nr.**	**Møtedato**
Hovedutvalg for teknikk og miljø	33/12	12.04.2012
Kommunestyret	/	

Rådmannens innstilling:

1. Ås kommune vil ha som mål å redusere veisaltingen på kommunale veier.
2. Ås kommunes forbruk av veisalt på kommunale veier skal rapporteres årlig til kommunestyret.
3. Kveldroveien skal fortsatt ha bar vei strategi, men sjåfører som har vintervedlikehold her må læres opp i tiltakene for redusert saltbruk i henhold til resultatene fra SaltSMART-prosjektet.
4. Ås kommune vil rette en henstilling til Statens vegvesen om så raskt som mulig å iverksette tiltakene for redusert saltbruk i henhold til resultatene fra SaltSMART-prosjektet.
5. Det tas en ny vurdering av utfasing av bruk av veisalt i 2014.

Ås, 27.03.2012

Trine Christensen
Rådmann

Arnt Øybekk
Teknisk sjef

Tidligere politisk behandling:
Ingen

Avgjørelsesmyndighet:
Kommunestyret

Behandlingsrekkefølge:
Hovedutvalget for teknikk og miljø, 12.04.2012
Kommunestyret, 25.04.2012

Vedlegg som følger saken trykt:
Innbyggerinitiativet i Ski
Saksfremlegget vedrørende innbyggerinitiativet om bruken av veisalting i Ski kommune.

For øvrig vises det til www.vegvesen.no/saltsmart.

Vedlegg som ligger i saksmappen i tillegg til trykte dokumenter:
Ingen

Utskrift av saken sendes til:
Statens vegvesen Region Øst, Postboks 1010, 2605 Lillehammer

SAKSUTREDNING:

Fakta i saken:

Ønske fra politikere om å fremme sak mot veisalting i Ås kommune:
16. februar 2012 ytret politikerne Ola Stedje Hanserud (MDG), Jan Ove Rikheim (Høyre) og Inger Skjervold Rosenfeld (Venstre) ønske om å fremme en sak i HTM mot veisalting i Ås kommune. De ønsker at følgende forslag fremmes:

1. Ås kommune er kjent med at veisalting kan gi miljøskader, dårligere vannkvalitet, bidra til økt rustangrep, økt korrosjon på jern- og betongkonstruksjoner, mer sprekker og telehiv i veier og flere andre uheldige følgeskader.
2. Ås kommune vil ha som mål å utfase veisaltingen på kommunale veier og erstatte veisaltingen med et mer miljøvennlig ikke kloridholdig alternativ innen 2015.
3. Ås kommunes forbruk av veisalt skal rapporteres årlig til kommunestyret.
4. Ås kommune vil rette en henstilling til Statens vegvesen om følgende:
    a. Ås kommune ser at veisaltingen i Norge har økt dramatisk de siste årene, og mener at denne utviklingen ikke kan fortsette.
    b. Ås kommune ber om at veisaltingen utfases og erstattes med et mer miljøvennlig ikke kloridholdig alternativ.
    c. Ås kommune oppfordrer Statens vegvesen om å utrede følgeskadene fra dagens veisalting og hvilke samfunns- og miljømessige kostnader dette medfører.

Dette forslaget kommer sammen med diverse dokumentasjon som er samlet i forbindelse med innbyggerinitiativet i Ski kommune.

Hovedpunkter i innbyggerinitiativet i Ski:
Generelt:
Omfattende bruk av veisalting. Bruken har økt eksplosivt de siste fem årene.

Miljøskader:
- Skader på trær, hekker og annen vegetasjon
- Økt saltinnhold forringer matjord
- Antiklumpemiddel i salt forurenser
- Avrenning til vann kan gi oksygenmangel og kvele liv i innsjøer
- Større mengder saltavrenning kan forurense drikkevannsbrønner og grunnvann
- Vilt trekker til veier for å slikke salt. Trafikkfare og dyrevelferd.
- Hunder kan få poteskader av å gå på saltet gangvei.

Trafikksikkerhet:
- Salting øker gjennomsnittsfarten på veiene.

- Salting gir kronisk mørke og våte veier i motsetning til tørre og lyse. Reduserer sikten ved mørkekjøring.
- Salt skitner til frontruta og legger seg på billysene.
- Tilsynelatende bar vei gir falsk trygghet.
- Salting før og under snøfall gir trafikkfarlige forhold som medfører ulykker.
- Is- og snøføre gir lavere hastigheter og dermed færre alvorlige ulykker.
- Mer rustskader på kjøretøy.
- Saltbelegg legger seg på bremseskiver og –klosser, og kan øke bremselengden.
- Salt kan skade følsom bilelektronikk.
- Salt binder fukt og forhindrer at veiene blir tørre.
- Salting ved snøfall gir tykk sørpe som gir dårlig veigrep.
- Salting forskyver frysepunktet og kan gi overraskende holke.

Samfunnsøkonomi:

- Salt løser opp bindemiddelet i asfalten, forårsaker sprekker og bidrar til frostsprengning.
- Våte veier slites fem ganger raskere enn tørre veier:
  - Veiene må asfalteres oftere
  - Kjørespor gir større fare for vannplaning
- Veisalt forårsaker og/eller forverrer telehiv.
- Rustskader forringer kjøretøy og medfører økte utgifter for eierne.
- Salt forårsaker økt rustangrep og erosjonsskader på betongkonstruksjoner, bl. a. broer, parkeringshus, garasjer, busskur m.m.
- US Environmental Protection Agency har beregnet følgeskader av salting på amerikanske veier å være ca. 15 ganger større enn utgiftene til selve saltingen.

Legitimitet i befolkningen:

- 70 % av befolkningen i Norge er negative til veisalting. 10-15 % er positive. Dette er gjennomsnitt av ulike meningsmålinger de siste 10-15 årene.

Alternativ til salting:

- Mer mekanisk fjerning av snø og is.
- Strø med sand/oppvarmet sand.
- Bruke miljømerket CMA (kalsiummagnesiumacetat)

Informasjon om veisalting – Statens vegvesen:

Statens vegvesens oppgave er å sørge for fremkommelige og trafikksikre veier, også om vinteren. Vegvesenet har i dag to hovedstrategier for vinterdrift.

1. Strategi vintervei (ca. 85 % av veinettet Vegvesenet drifter)
   - Snø- og isdekke aksepteres
   - Det er krav til friksjon (veigrep), løs snømengde og tykkelse på issålen
   - Sand brukes primært for å sikre friksjon
   - Veihøvel brukes for å fjerne issåle
2. Strategi bar vei (ca. 15 % av veinettet (med 80 % av trafikken) Vegvesenet drifter)
   - Normalt snø- og isfri hele vinteren
   - Veiene saltes for å holde bar vei

- Preventiv salting gjennomføres for å unngå at vann og dugg fra lufta fryser til is og at snøen fester seg på veibanen

Salt bidrar til å holde veier bare ved kuldegrader, og en bar vei vil normalt gi bedre fremkommelighet og sikrere kjøreforhold enn en vei med snø- og isdekke.

Salt brukes for å oppnå eller opprettholde bar vei, og det er flere egenskaper ved saltet som utnyttes når veier saltes:
- Det senker frysepunktet slik at vann ikke fryser ved kuldegrader.
- Det hindrer at snøen fester seg til veibanen/pakker seg sammen.
- Det kan smelte snø og is.

Vanlig havsalt (natriumklorid) har vist seg å være effektivt ned mot -8°C. Ved kaldere temperaturer brukes dyrere salter som magnesiumklorid og kalsiumklorid. Ved ekstrem kulde har salt liten eller ingen effekt.

Statens vegvesen har også en strategi på å salte i forkant for å opprettholde bar vei dersom det er meldt snø eller værforhold som tilsier at det kan dannes is eller rim på veien. Denne forebyggende saltingen gjøres for å lette snøbrøytingen og hindre isdannelse. Salt skal i minst mulig grad benyttes til å tine snø og is.

I 2007 startet Statens vegvesen forsknings- og utviklingsprosjektet SaltSMART. Det overordnede målet i dette prosjektet har vært å finne fram til en miljøforsvarlig saltpraksis, der innsatsen for å opprettholde fremkommelighet og trafikksikkerhet på veiene om vinteren ikke skal gi uakseptabel skade på miljøet.

I dette prosjektet er det gjennomført en rekke aktiviteter, blant annet:
- Forsøk med ulike spredemetoder og saltdoseringer for å øke kunnskapen om blant annet effekter og tapsmekanismer.
- Forsøk med forskjellig utstyr for å fjerne mest mulig snø fra veien.
- Studier for å øke kunnskapen om virkninger av kjemikalier i vinterdriften.
- Økt kunnskap og dokumentasjon om virkninger av salt og andre aktuelle kjemikalier på vannforekomster og vegetasjon.
- Laget et system for klassifisering av veinettet med inndeling i soner ut fra hvor belastet natur- og vannmiljøet langs veien er på grunn av nåværende saltpraksis.
- Sett på metodikk for overvåkning av miljøpåvirkning for å avdekke eventuelle overskridelser av tålegrenser.
- Vurdere ulike tiltak med overvannshåndtering (bruk av membran, bortledning av vann, rensebasseng, o. l.) for å redusere miljøskader av salt.

Resultater og anbefalinger fra SaltSMART vil nå bli vurdert i det videre arbeidet med utvikling av nye krav og standarder for vinterdrift av veier. Det er ventet en hovedrapport fra dette prosjektet om ikke lenge.

Drift og vedlikehold av veier i Ås kommune:
Akershus fylkeskommune eier fylkesveiene og har ansvar for planlegging, utbygging og drift av fylkesveiene. Statens vegvesen Region Øst er fylkeskommunens veiadministrasjon og utfører arbeidet. De har også ansvaret for riksveiene (E6 og E18) i Ås. Ås kommune har ansvaret for de kommunale veiene. Både Statens vegvesen og Ås kommune bruker salt som en del av vintervedlikeholdet.

Statens vegvesens vintervedlikehold i Ås:
Hele riksveinettet i Follo (RV23, E6 og E18) saltes på grunn av strategi bar vei. Riksveinettet er på 107 km. Fylkesveinettet i Follo er på 403 km. Av dette saltes 68,5 % (strategi bar vei), mens 31,5 % driftes i henhold til strategi vintervei. Vedlagte kart viser "Vinterstrategi" for veiene i Follo.
I følge dette kartet saltes alle fylkesveiene i Ås, bortsett fra de nedenstående som driftes som vintervei:

- FV 4 – Fra Revhaug til Vestby
- FV 27 – Stenerudveien
- FV 52 – Fra Furu Søndre til Fjøser, ved grensa mot Frogn
- FV 53 – Fra Kroer til Kråkstad (Ski)
- FV 54 – Fra etter avkjøringen til Kroer skole til Hobøl
- FV 55 – Hogstvetveien
- FV 56 – Kjærnesveien
- FV 60 – Fra Kroer kirke til Rød

På forepørsel oppgir Marita Birkeland i Statens vegvesen følgende om saltforbruket i hele Follo:

- Rapportert saltforbruk for sesongen 2010/2011: 8824 tonn
- Rapportert saltforbruk til og med januar for sesongen 2011/2012: 4021 tonn

Ås kommunes vintervedlikehold:
Ås kommune salter i dag utvalgte kommunale veier etter følgende strategi:

- Kveldroveien på industrifeltet N2 – bar vei strategi (2 % av det kommunale veinettet)
- Veier inn til industriområder med mye lastebiltrafikk saltes ved behov.
    - Brekkeveien
    - Osloveien
    - Langbakken
    - Nygårdsveien
- Veier med stigningsforhold som gjør det vanskelig å komme seg opp hvis det er glatt saltes ved behov. Bakkene i nedenstående veier saltes ved behov.
    - "Furubakken" (Furuveien fra Askeveien og opp)
    - Grunnfjellsveien
    - Gangveien fra Feltspatveien ned til Hogstvetveien
    - Solliveien
    - Arneborgveien
    - Granheimlia
    - Solfallsveien
    - Liaveien
    - Solbakken
    - Solveien
    - Tårnveien
    - Brattbakken
    - Hellinga
    - Toveien
    - Fåleslorâsen
    - Veidemannsveien
    - Sjøskogenveien
    - Homannskollen

- I tillegg benyttes saltblandet singel til å strø med for å få singelen til å sitte når det er is på veien.
- Noe forebyggende salting for å fjerne issåler når det er meldt mildere vær etter kalde perioder.

Ås kommune hadde vinteren 2010/2011 et saltforbruk på ca. 350 tonn (hvorav 54 tonn ble benyttet på Kveldroveien). I sesongen 2011/2012 er forbruket ca. 130 tonn (hvorav 28,56 tonn er benyttet på Kveldroveien).

Ås kommune har i år brukt fem ganger så mye grus som i fjor.

Vurdering av saken:

Generelt:

Hovedårsaken til at salt brukes, er at dette er en billig metode for å forebygge glatt vei. Det er store forventninger fra innbyggerne når det gjelder fremkommelighet og trafikksikkerhet, og det skal sies at innbyggerne i Ås kommune er godt vant når det gjelder vintervedlikehold. Det må tas stilling til hva slags standard vi skal ha når det gjelder fremkommelighet.

I saksfremlegget i Ski kommune vedrørende bruk av veisalt er kommunene Lillehammer og Bergen nevnt som eksempler på kommuner der det er blitt satt i verk tiltak for å redusere saltbruken. Det står at Lillehammer kommune har gått bort fra veisalting, men det er ikke riktig. De benytter fortsatt salt i overgangsperioder og i løpet av sesongen 2011/2012 har de saltet to ganger. Når det gjelder Lillehammer har de et annet vinterklima enn hva vi har her i Ås. De har mer stabile vintre. Vi har flere overgangsperioder og vil dermed ha et økt behov for salting. I Bergen kommune prøver de så godt de kan å redusere bruken av salt, men å fase ut salt ser de på som en umulighet så lenge det ikke finnes gode alternativer.

Miljøskader:

Det finnes dokumentasjon på at veisalting kan medføre miljøskader. Statens vegvesen har undersøkt 63 innsjøer langs vei for skader av veisalt. I 28 av disse er det påvist negative miljøkonsekvenser i form av tungt saltholdig bunnvann som kan påvirke fisk og andre vannlevende organismer. I tillegg er det dokumentert skader på vegetasjon som følge av saltsprut fra veier og saltopptak fra jorda. Statens vegvesen tar disse funnene på alvor og jobber gjennom SaltSMART-prosjektet med å finne tiltak som kan begrense saltbruken. Mange har pekt på organiske kjemikalier (som for eksempel CMA – kalsium-magnesium-acetat) som alternativ til salt. Statens vegvesen har gjennomført to litteraturundersøkelser (gjennomgang av eksisterende kunnskap/undersøkelser/forsøk) på bruk av alternative kjemikalier. En undersøkelse så på miljøkonsekvenser og en på effekter ved bruk på vei. Ut fra den forskningen som foreligger er det så langt ikke funnet alternativer som er både like effektive, og som ikke har negative effekter når de brukes i tilstrekkelig store mengder. De organiske kjemikaliene fører i mindre grad til rustproblemer og kan være mindre skadelige for vannforekomster og vegetasjon langs veiene. Mens vanlig salt ikke brytes ned i naturen, kan organiske kjemikalier brytes ned. Men, nedbrytningen er avhengig av en rekke forhold, blant annet temperatur og oksygentilgang. Organiske kjemikalier som ikke brytes ned før de havner i vannkilder kan ha store negative effekter.

CMA inneholder eddiksyre og på emballasjen er det merket med etsende. Det er sagt at hunder kan få poteskader av å gå på veier som er saltet. Vi har ikke klart å finne litteratur på om organiske kjemikalier som inneholder eddiksyre, som CMA, kan være skadelig for hundepoter.

Trafikksikkerhet:
I følge Trafikksikkerhetshåndboka til Transportøkonomisk institutt reduserer saltbruk antall personskadeulykker med 15 %. Det er imidlertid enighet om at bilistene øker farten når veien synes bar. Økt fart gir større sjanse for alvorlig skade ved en ulykke. Det synes å være et behov for mer forskning når det gjelder årsak og konsekvenser for trafikksikkerhet. Det synes også å være et behov for flere holdningsskapende kampanjer når det gjelder trafikksikkerhet.

Samfunnsøkonomi:
Det er ikke gjennomført samfunnsøkonomiske analyser av kostnader ved veisalting i Norge. Mulige saltrelaterte skader på veier, betongkonstruksjoner, kjøretøy, forringelse av vegetasjon, matjord og vannkvalitet kan beløpe seg til betydelige summer. På den annen side koster trafikkulykker samfunnet dyrt, og det å stenge sterkt trafikkerte veier som E6 og E18 på grunn av trafikkulykker eller dårlig fremkommelighet koster også samfunnet mye.

Legitimitet i befolkningen:
I følge spørreundersøkelser som er gjort synes flertallet i befolkningen å være negative til veisalting. Ås kommune mottar få henvendelser fra folk vedrørende bruk av salt, men vi mottar raskt mange klager dersom veiene er glatte.

Alternativ til salting:
Dersom vi skal kutte ut alt salt i vintervedlikeholdet vil det få konsekvenser for vinterdriften i Ås kommune. Alternativene til salting er mer mekanisk fjerning av snø og is, mer strøing og evt. bruk av organiske kjemikalier (som CMA).

Mer mekanisk fjerning av snø og is innebærer blant annet mer brøyting. Vi må brøyte på mindre snømengder enn brøyteinstruksen sier i dag, og det vil kreve økte ressurser enten i form av mer utstyr og flere ansatte eller ved å sette bort mer av vinterdriften. For å fjerne is på veien må vi investere i en ordentlig veihøvel, da kommunen ikke har dette i dag. Bruk av veihøvel på dårlig asfalt kan medføre at asfalten dras av, og dette vil igjen medføre økte utgifter til sommervedlikehold.

Dersom vi ikke skal bruke saltblandet singel til å strø med, må vi finne alternative strømetoder. Alternativer kan være fuktet sand eller oppvarmet sand. Det er vanskelig å oppnå langvarige effekter med godt veigrep ved bruk av strøsand. På veier med høy trafikk blir strøsand lett blåst/kjørt bort og varigheten av et strøtiltak blir svært kort. Ved å kutte i bruken av salt må det påregnes mye mer strøing på de stedene det i dag saltes. For disse strøalternativene kreves det at det bygges egnede binger for lagring og uttak.

Når det strøs mer må man også ta i betraktning at dette genererer et behov for mer feiing med oppsamler. Ås kommune har ikke slikt utstyr og må da vurdere å investere i dette med mindre man skal kjøpe denne tjenesten av andre.

Vi har i år redusert saltbruken ved å strø mer og har brukt ca fem ganger så mye grus i forhold til i fjor. Når det gjelder bruk av salt vs. bruk av grus, kan man ved enkelte føreforhold benytte 5 gr. salt pr m^2 eller 200 gr. grus pr. m^2. Prisen for salt er ca. 550 kr/tonn og prisen for grus er ca. 170 kr/tonn. For 1 km vei (4000 m^2) vil det koste ca. 11 kr å salte og ca. 136 kr å strø. Skulle man benyttet CMA som er 10-20 ganger dyrere enn salt, ville det da kostet ca. 110-220 kr.

Vurdering av eventuelle økonomiske konsekvenser:
Ved å gå over til alternative metoder til salting, vil det medføre økte kostnader i form av følgende:

- Mer ressurser til mekanisk fjerning av snø – avhengig av værforhold på vinteren
- Kjøp av veihøvel
- Kjøp av egnet utstyr for å spre strøsand (fuktet/varm)
- Kjøp av utstyr for å spre CMA
- Bygging av egnede lagre til strøsand og CMA
- Økte kostnader til strøing
- Økte kostnader ved bruk av CMA i forhold til salt
- Økte kostnader til feiing med oppsamler, enten ved å investere i egnet utstyr eller ved å sette bort tjenesten.

Konklusjon med begrunnelse:
Ås kommune er kjent med at veisalting kan gi miljøskader, dårligere vannkvalitet, bidra til økt rustangrep, økt korrosjon på jern- og betongkonstruksjoner, mer sprekker og telehiv i veier og flere andre uheldige følgeskader. Vi er også kjent med at det foregår mye forskning på området og at Statens vegvesen i disse tider holder på å avslutte hovedrapporten etter SaltSMART-prosjektet.

Det må være et mål å redusere bruken av kjemikalier i vinterdriften så mye som mulig, uansett hva slags middel man bruker. Men å ikke skulle benytte midler for å fjerne snø og is i det hele tatt i bestemte tilfeller, synes ikke gjennomførbart med tanke på fremkommelighet og trafikksikkerhet. Ut fra den forskningen som foreligger er det så langt ikke funnet alternativer som er både like effektive, og som ikke har negative effekter når de brukes i tilstrekkelig store mengder.

Vi mener at det ikke foreligger tilstrekkelig dokumentasjon som tilsier at å fase ut bruk av veisalt er det eneste rette. Vi mener at det må være et mål å redusere bruken av veisalt så mye som mulig, og vil følge anbefalingene som kommer i rapporten fra SaltSMART-prosjektet.

Når det gjelder Kveldroveien mener vi at det fortsatt må være bar vei strategi her. Så lenge Tollvesenet ikke klarer å stanse dårlig skodde trailere på grensa, kan ikke vi unngå å ha en bar vei strategi der det kjører over 4000 biler i døgnet.

Vi mener at det bør tas en ny vurdering av utfasing av salt etter at man har sett på resultatene av tiltakene for å redusere saltbruken, og foreslår å ta saken opp til ny vurdering i 2014.