



## Notat til bystyrets organer

**Til:** Samferdsels- og miljøkomiteen  
**Fra:** Byråden for miljø og samferdsel  
**Notat nr.:** 53/2013

**Dato:** 14.03.2013  
**Vår ref (saksnr):** 201300963-4  
**Arkivkode:** 024

### VEDRØRENDE SPØRSMÅL FRA HARALD NISSEN (MDG) OM SALTING I OSLO

Jeg viser til e-post av 20.02.2013 fra Harald Nissen (MDG) om salting i Oslo.

- Bymiljøetaten oppgir at det testes ut alternative miljøvennlige smeltemidler i vintervedlikeholdet. Hvorfor må det absolutt brukes smeltemidler i vinterdriften? Smeltemidler gjør hele byen veldig sølete/ skitten med fortau og gater fulle av brun/ grå slaps. Tørre vinterforhold er mulig i Oslo og vil ha en enorm betydning også for innbyggernes trivsel.*

Jeg vil påpeke at trafikkmengden og kravene til fremkommelighet i Oslo er av en slik karakter at Bymiljøetaten ikke kan utfase bruken vinterkjemikalier, og innføre vinterveier på alle veier i Oslo. Klimatiske forhold vil gjøre dette særskilt vanskelig siden det er mye temperatursvingninger rundt -5 til +5 grader. Dette bidrar til tider til veldig glatte veier. Videre er trafikkmengden så høy at god friksjon på veiene ikke kan opprettholdes med strøgrus eller sand. Sand fungerer dersom det er kalde temperaturer og middels trafikk. I Oslo fungerer imidlertid ikke dette på de større veiene. Buss og tungtrafikk sliter raskt bort grusen. Trikken vil også få fremkommelighetsproblemer dersom bruken av smeltemidler opphører helt. For eksempel vil trafikken raskt kunne bygge opp en såle av is og snø som vil være for tykk for trikken. En slik situasjon vil føre til at trikken mister kontakten med skinnene.

Det er imidlertid bare en liten andel av fortauene langs kommunale veier som saltes. Foruten noen få fortau, som det er bestemt at skal ha en høy driftsstandard, benyttes det ikke salt på de kommunale fortauene i Oslo. Bymiljøetaten har 1050 km med fortau og gangveier, og det er kun 34 km av disse som saltes.

- 2. Smeltemidler vil uten unntak føre til mer isdannelse og glattere veier og fortau i kuldeperioder. Dette har vi sett mange ganger og er et resultat av omfattende salting før og under kuldeperioder. Salt Smart prosjektet påpeker også dette problemet. Bymiljøetaten salter både gater og fortau til tross for altfor lave temperaturer. Erkjenner Bymiljøetaten at Oslo faktisk kan saltes glattere i kuldeperioder?*

Dersom feil salt benyttes på uriktig underlag og til feil temperatur er det riktig at saltbruk kan føre til isdannelse. Jeg ønsker imidlertid å påpeke at under kalde perioder benytter ikke Bymiljøetaten salt på sine veier ettersom trafikkmengden og hastighetene på veiene ikke vil gi saltet nok energi til å virke. I kuldeperioden i desember ble det for eksempel ikke saltet på kommunens hovedveier.

- 3. Smeltemidler som brukes før og under snøfall skaper vanskelige kjøreforhold og glattere veier og fortau, i tiden det tar frem til asfalten er bar. Enhver med førerkort vet at i forbindelse med snøfall, er en usaltet gate/vei langt bedre å kjøre på og har vesentlig bedre friksjon enn en vei som saltes før og/eller under snøfallet. Salt Smart prosjektet påpeker også dette problemet. Erkjenner Bymiljøetaten at gater og fortau kan saltes glattere når det gjøres før og under snøfall, spesielt kraftige snøfall?*

Bymiljøetaten benytter salt preventivt før snøfall og under snøfall for å hindre at snøen fester seg til underlaget. Dette gjør at snøen blir lettere å fjerne mekanisk under og etter snøfall. Løs og saltholdig snø har imidlertid en lavere friksjon enn fast snø. Den oppleves dermed som glattere. Det vil derfor i perioder under, og etter snøfall være redusert friksjon før Bymiljøetaten har rukket å fjerne snøen fra gatene.

- 4. Salt Smart prosjektet sier helt klart at salt/ smeltemidler skal ikke brukes til å fjerne/ smelte snø. Snøen skal brøytes bort før det eventuelt saltes. Likevel er dette noe som skjer i svært stort omfang i Oslo hver eneste vinter. Erkjenner Bymiljøetaten at denne delen av dagens vintervedlikehold er i strid med anbefalingene fra Salt Smart prosjektet?*

Fra kommunalt hold saltes det ikke for å fjerne snø. Kommunen benytter samme saltregime som Statens vegvesen. Salt benyttes før og under snøfall for å hindre kompaktering av snøen. Dette gjør at snøen blir lettere å fjerne mekanisk. Dersom det har oppstått en tykkere is og snøsåle fjernes denne mekanisk før det påføres salt. Saltets kjemiske egenskaper medfører riktignok at noe snø vil smelte. Salt benyttes imidlertid ikke i stedet for mekanisk snøfjerning. I denne sammenheng vil jeg påpeke at det ikke nødvendigvis er slik at det er samme maskin som brøyter og salter. Dette er årsaken til at man kan observere saltbiler som salter under snøfall. Dette gjøres kun for å lette jobben til brøyteaktorene som kommer senere.

- 5. Statistikken viser at forbruket av veisalt er på vei ned i Oslo, sakte men sikkert. Det er likevel svært langt igjen til null og med dagens tempo vil dette ta mange år. En mulighet for å fremskynde nedgangen i forbruket er å redusere omfanget av hvilke veier/ gater/ områder som skal ha såkalt "barvei-strategi" og heller drifte disse veiene/ områdene som en god vintervei. Er dette noe som Bymiljøetaten har vurdert?*

Bymiljøetaten vurderer jevnlig hvilke veier og områder som skal saltes. For inneværende år har det blitt foretatt en reduksjon i antall km vei som saltes i forhold til foregående

vinter. Totalt har Bymiljøetaten redusert saltede strekninger med 17,4 km. Bymiljøetaten salter i dag kun de større hovedveiene, veier med kollektivtrafikk og meget bratte bakker av hensyn til trafikksikkerhet.

6. *I tillegg til disse er det et spørsmål jeg gjerne skulle ha hatt svar på. Dette ligger kanskje under Statens Vegvesens ansvars- og kompetanseområde. De siste årene har det kommet mange rapporter og forskningsresultater som har dokumentert omfattende og også alvorlige følgeskader fra veisaltning på innsjøer/ drikkevann, grunnvann, vegetasjon, skog, matjord nær vei, kjøretøy, veier og betongkonstruksjoner som bruer og parkeringshus. Disse følgeskadene har en pris og det er sannsynlig at dette kan utgjøre et milliardbeløp, Norge sett under ett. Er Bymiljøetaten rette etat til å kunne stipulere disse tallene for Oslo kommune sin del?*

Bymiljøetaten har dessverre ikke har de nødvendige data for å besvare dette spørsmålet. For å stipulere miljø og samfunnskostnadene tilknyttet saltbruk for Oslo kommune vil dette kreve en større utredning fra et konsultentselskap. Klima- og forurensningsdirektoratet, Direktoratet for naturforvaltning og Fylkesmannens miljøvernavdeling besitter imidlertid noe overordnet informasjon når gjelder hvilke konsekvenser saltbruk har for miljø og infrastruktur.

Med hilsen

Ola Elvestuen  
byråd

[Godkjent og ekspedert elektronisk](#)