

## Motion till riksdagen 2009/10:T504

av **Stefan Tornberg och Åke Sandström (c)**

# Minskad saltanvändning

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en strategi bör utarbetas för att minska saltanvändningen på vägarna i områden med vinterväglag.

## Motivering

Trafikutskottet har upprepade gånger understrukt vikten av att saltanvändningen vid halkbekämpning snarast minskas och att effektiva åtgärder vidtas. Någon utveckling i denna riktning har trots detta inte skett via t.ex. Vägverket.

Under ett antal år har Vägverket bekämpat is på stora vägar i norra Sverige med kemiskt preparat, salt, istället för som man gjort tidigare, bekämpat is med hjälp av väghyvlar. Många bilister är upprörda över det sätt som saltet använts, man har till och med använt salt för att smälta snö.

Med kunskap om vad det innebär att köra på snö och is samt bilar utrustade med bra däckutrustning finns inget behov av den stora saltanvändningen som används på våra stora vägar.

Saltets nackdelar är främst följande:

- ? Miljö; okontrollerad spridning av klorider i naturen.
- ? Korrosionsproblem; saltet gör att vår fordonspark utsätts för stora korrosionsangrepp.
- ? Halkbekämpning; i vissa fall medför saltet försämrad friktion.
- ? Saltet lockar upp vilda djur på vägen.

Mekanisk bekämpning av is är helt klart motiverad i jämförelse med kemisk bekämpning. Dessutom är all onödig spridning av salt av ondo, eftersom det finns förutsättningar att klorider kan ansamlas i träd och annan växtlighet som sedan bränns och kan ge upphov till dioxinbildning. En förutsättning för att dioxiner skall kunna bildas är att klorid finns tillgängligt.

**Fel! Okänt namn på**

En annan indirekt miljöpåverkan är den ökande användningen av lösningsmedel för att rengöra fordonen och vindrutor. Det är märkligt att om man exempelvis deponerar avfall så tillåts endast att en viss mängd klorid lakas ut från avfallet, men man kan sprida salt (klorider) på vägen eller marken utan några som helst krav på miljön. En deponi skall dessutom vara försedd med bottentätning och sluttäckning.

Kemisk korrosion uppstår vid saltning. Beräkningar finns gjorda för kostnaderna som bilisterna får ta i ökad korrosion. Det rör sig om 100-tals miljoner kronor per år i ökade kapitalkostnader.

Vid övergång mellan saltad och icke saltad vägbana uppstår stora problem med nedsatt däckfriktion, pga beläggning på däcken. Den tunga trafiken använder olika typer av lösningsmedel för att ta bort denna beläggning, och som direkt kommer ut i vattenreceptienten.

Vi anser att en strategi för att minska saltanvändningen efter vägarna i områden med vinterväglag bör utarbetas samtidigt som en övergång sker till mekanisk bekämpning med väghyvlar i kombination med spridning av sand och sandningsgrus.

Stockholm den 1 oktober 2009

*Stefan Tornberg (c)*

*Åke Sandström (c)*