

Svar på skriftligt spörsmål om rättvis ersättning till ägarna för skador på mark och fastigheter till följd av vägsaltning

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Ärade talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spörsmål SS 100/2019 rd undertecknat av riksdagsledamot Heli Järvinen /gröna:

Hur ska skador på mark och fastigheter till följd av vägsaltning rättvist ersättas till ägarna?

Som svar på detta spörsmål anför jag följande:

Lagen om trafiksystem och landsvägar innehåller bestämmelser om landsvägar och deras väghållning. Enligt allmänna krav för väghållning i lagen ska landsvägar planeras, byggas och hållas i skick med hänsyn till deras betydelse för trafiken bland annat så att landsvägarna till skäligena kostnader erbjuder möjlighet till trygg och fungerande trafik och transport i hela landet, de olägenheter som landsvägsnätet och trafiken orsakar miljön blir så små som möjligt och väghållningen inte orsakar någon större skada eller olägenhet än behövt. En landsväg ska enligt lagen hållas i ett sådant skick som motsvarar trafikens behov och trafikledens betydelse för trafiken. Vid underhåll av landsvägar ska hänsyn tas till bland annat väglaget, trafikens säkerhet och smidighet, kostnadseffektivitet samt miljöaspekter.

För trafiksäkerhetens skull är det väsentligt att väglaget på landsvägar inte medför överraskningar utan är förutsägbart och har bra grepp. Saltning är det effektivaste sättet att bekämpa halka på huvudvägarna. Salt används uttryckligen för att öka trafiksäkerheten och säkerställa trafikens smidighet.

Salt har i årtionden använts för halkbekämpning på landsvägar. Saltning av landsvägarna på vintern nådde sin topp i Finland 1990 när över 157 000 ton salt användes. Numera används genomsnittligen 100 000 ton salt per år. Under vintern 2018–2019 användes 110 000 ton salt för halkbekämpning på landsvägar alltså ungefär samma mängd som vintern innan. Saltförbrukningen ökade alltså inte betydligt trots att kvalitetskraven på vinterunderhållet förnyades och nivån på

Svar på skriftligt spørgsmål SSS 100/2019 rd

vinterunderhållet höjdes i början av 2019 genom att höja på underhållsklasserna för över 10 000 km väg.

Trafikvolymerna har ökat och därför har mängden vägar som saltas ökat. Dessutom har mängden motorvägar och andra vägar med två körbanor ökat jämfört med tidigare år. Om samma vägar jämförs mellan 1990 och 2017, är mängden vintersalt som nuförtiden används under hälften av mängden salt som användes 1990.

Underhållsentreprenörerna har länge minimerat mängden använt salt genom att till exempel använda saltlösning och genom att optimera åtgärdernas tidpunkt samt utnyttja vägvädersystemet. Användningen av salt är nödvändigt för trafiksäkerheten och transportens smidighet på huvudvägarna. Användning av salt delar i någon mån åsikterna. Av väganvändarna är nästan 60 % av åsikten att mängden salt som nuförtiden används är lämplig och relativt få tycker att mängden är för stor. Särskilt inom den tunga trafiken finns det flera förare som stöder en ökning av mängden salt än förare som motsätter sig en ökning.

Som verksamhetsutövare med stöd av lagen om ersättning för miljöskador är Trafikledsverket som innehavare statens landsvägsnät och närings-, trafik- och miljöcentralerna (NTM-centralerna) ansvariga för miljöskador som orsakas av trafikledshållning, till exempel förorening av mark eller vatten. I praktiken är det NTM-centralens ansvarsområde för trafik och infrastruktur som svarar för handläggningen av enskilda ersättningsärenden. Mängden skador som ersatts har varierat mellan NTM-centralerna, på en del områden har mängden ersättningar varit stor och på andra mycket liten. För närvarande finns det inte täckande nationellt uppföljningsdata om ersättningsärenden.

Utgångspunkten är att skador och olägenheter som vägsaltningen orsakat fastighetsägaren ersätts på ett rättvist och jämlikt sätt. Saltningens konsekvenser på fastigheten utreds till exempel genom uppföljning och en uppskattning görs av de åtgärder som behövs för att avhjälpa situationen. För att avhjälpa olägenheten kan någon åtgärd ersättas (till exempel genom en anslutning till vattenförsörjningsnätet eller att bygga en ny brunn) eller alternativt kan olägenheten eller skadan som orsakats fastigheten ersättas ekonomiskt (till exempel om fastighetens värde sjunker på grund av att fastigheten inte längre har eget hushållsvatten). Ersättningsens storlek varierar från fall till fall eftersom den är beroende av åtgärder som krävs, hur stor olägenheten är och egenskaperna som objektet som ersätts har.

Ersättningsärenden som gäller vattenkvaliteten kan handläggas även vid landsvägsförrättningar antingen som en del av vägprojektet eller som ett separat ersättningsärende. Vid sådana fall handläggs ersättningar av olägenheter och skador vid förrättningsförfaranden med stöd av lagen om trafiksystem och landsvägar samt bestämmelserna i lagen om ersättning för miljöskador.

Kommunikationsministeriet, Trafikledsverket, NTM-centralerna och entreprenörerna är väl medvetna om saltets miljökonsekvenser. Målmedvetet arbete har utförts länge för att minimera miljökonsekvenserna och speciellt saltets skador på grundvattnet. Användningen av salt har minskats särskilt på viktiga grundvattenområden och skydd har byggts på områden som allmänt behöver skydd till exempel som skydd mot kemikalieolyckor.

Svar på skriftligt spørgsmål SSS 100/2019 rd

Ett sätt har varit att använda kaliumformiat i stället för kloridsalt på oskyddade viktiga grundvattenområden. Spridning av kaliumformiat på vägarna är cirka fem gånger dyrare än av vanligt vintersalt, men i metodurvalet för utvalda grundvattenområden är det en motiverad lösning trots de högre kostnaderna. Detta förfarande kommer inom de närmaste åren att tillämpas mer systematiskt och i större omfattning. På grund av de mycket höga kostnaderna är det inte möjligt att övergå till användning av formiat för hela landsvägsnätet.

Helsingfors 27.9.2019

Kommunikationsminister Sanna Marin

LVM/1413/01/2019