

**Fra:** natalia (ngolis@gmail.com)

**Sendt:** 06.03.2017 10:06:13

**Til:** Folkevalde; Pål Kårbø

**Kopi:**

**Emne:** Spørsmål til tingsete 7-8.3.17 frå Natalia Golis

**Vedlegg:**

Under er spørsmål til fylkesordførar til tingsete i Bergen 7-8.3.17

## **Spørsmål til tingsete**

### **Bruk av salt på fylkesvegane: Reduser veisaltinga**

Hordaland MDG er kjent med at veisalting forårsaker omfattende, alvorlege og enormt kostbare følgeskader på kjøretøy, betongkonstruksjoner, veg, vegetasjon, matjord, innsjøer, drikkevatt, grunnvatt samt natur og miljø for øvrig.

MDG er også kjent med rapporten fra Transportøkonomisk Institutt (TØI / Bjørnskau, rapport nr 1171/2011) hvor veisaltingens effekt på trafiksikkerheten er kraftig nedjustert sammenlignet med tidligere påstander fra Statens Vegvesen.

Rapporten konkluderer også med at veisaltinga generelt ikkje har nokon positiv effekt på dei alvorligste vinterulykkene, ref kapittel 4.4.2. Rapporten påpeker også at dei alvorligste vinterulykkene kan auke ved salting i nordlige områder, i innlandskommuner, ved snøfall og i kulde. Dette er i så fall relevant for vestlandske forhold.

MDG meiner at fylkeskommunen skal ha som mål å kraftig redusere forbruket av vegsalt, ved å avvikle bruken av vegsalting på fylkeskommunale veger med ÅDT <5000. Dette bør også inkludere salt i strøsand. Vegsalting i sårbare områder som ved drikkevannskilder og innsjøer mener MDG skal avvikles umiddelbart.

Bruk av vegsalting kan tillates på de mest trafikkerte veiene med ÅDT >5000 ved at disse får saltbruk tilsvarende driftsklasse D (DkD). Dermed brukes veisalting kun unntaksvis og hovedsaklig i overgangsperiodene høst og vår ved temperaturer over -3 grader. Brøytesyklusene kan dog ved behov justeres tilsvarende høyere driftsklasser på alle typer fylkeskommunale veier.

MDG er kjent med at gjennomsnittshastighetene midtvinters kan bli redusert med opptil 5-10 km/t på de vegene som får endret driftsklasse og dermed mer vinterføre. Vi er også kjent med Stortingets "Nullvisjon" og anser derfor en slik moderat reduksjon i gjennomsnittshastigheter som en stor fordel i forhold til alvorlige vinterulykker, da disse vil bli redusert som følge av reduserte hastigheter, ref TØI-1171/2011, kap 4.4.2.

Salting fører til oppgittethet blant bileigarar som opplever farlig rust i bremsesystemer på bilene. Forfallet i bilparken aukar raskare enn det behøver, også det er ein miljøutfordring. Argumentet med sikkerhet er viktig, da slaps og salt i snølagt veibane fører til fare ved dårlig sikt på bilrutene.

### **Spørsmål:**

- Vil fylkesordføraren ta konkrete grep for at fylkeskommunen skal ha auka satsing på mekanisk fjerning av snø/ is og strøing med sand/ fastsand, samt vurdere auka bruk av vinterfartsgrensar?
- Kva er fylkeskommunens årlege forbruk av vegsalt – og kva er kostnaden ?
- Har fylkesordføraren planer om konkrete grep som kan redusere veisaltinga i Hordaland, til dømes samarbeid omkring forskning eller kompetanseheving med andre fylker eller med forskningsmiljø i Sverige?
- Vil fylkesordføraren krevje at kontrakter som inngås på vedlikehold av veinettet må innehalde klare retningslinjar for å unngå salt og bevare naturmangfald langs vegene våre?

- Har fylkesordfører kjennskap til om det er skjedd nokre skader på innsjøer pga veisalting i vårt fylke?

jmf: <http://www.vegvesen.no/Om+Statens+vegvesen/Presse/Pressemeldingsarkiv/Vegdirektoratet/28-av-63-innsj%C3%B8er-skadet-av-vegsalt>

Beste helsing

Natalia A, Golis, MDG