



Notat

Dato: 08.03.2017
Arkivsak: 2015/5638-21
Saksbehandlar: hakrasm

Til: Fylkestinget

Frå: Fylkesrådmann

Svar på spørsmål frå Natalia Golis - Bruk av salt på fylkesvegane

Viser til spørsmål frå Natalia Golis til fylkestinget 7. – 8. mars 2017:

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 trafikksikkerheten 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 oppgitthet 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 fylkesordføreren 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 fylkesordføreren 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 fylkesordføreren krevje at kontrakter som inngås på vedlikehold av veinettet må innehalde klare retningslinjar for å unngå salt og bevare naturmangfald langs vegene våre?
- Har fylkesordførar kjennskap til om det er skjedd nokre skader på innsjøer pga veisalting i vårt fylke?

Svar på spørsmåla.

1) Innleiingsvis må det seiast at Statens vegvesen har eit kontinuerleg fokus på å redusera saltforbruket, slik at forbruket vert optimalisert i forhold til trafikktryggleik, framkomst/regularitet og miljøkonsekvensar. Vegdirektoratet har utarbeida handbøker til bruk for drift og vedlikehald av vegnettet. I HB R610 finn ein retningslinjene for bruk av salt. Ved revisjon av denne handboka vart resultatata i TØI-rapporten som er nemnt over teke omsyn til.

Det har sidan 2013, vore fokus på mekanisk fjerning av snø før salting, for å redusere saltforbruket. Å gå over til sand som friksjonsforbedrande tiltak, vil også medføre store miljøkonflikter som støv, slam mm.

Bruk av salt i strøsand, er ikkje friksjonsforbetring, men kun for å hindre at sand frys i lager. Å fjerne salt i strøsand, vil medføre ein enorm kostnadsauke, for då må all sand fortørkast og lagrast under tak, både for alle lager inkludert depotlager for kvart strøkøyretøy.

På vegar med høg trafikk har strøsand den ulempen at den fort vert blåst vekk, og effekten er difor kortvarig. Alternativet med strøsand er heller ikkje utan miljøkonflikter, då avrenning med sand/slamhaldig vatn til dei same resipientane, kan medfører auka slammnivå og dårleg vasskvalitet.

Spørsmålet om eigne vinterfartsgrenser har ikkje vore vurdert som eit aktuelt tiltak. Vintertilhøva på vegane vil uansett variera mykje alt etter geografi og topografiske tilhøve. Bilførarar sitt pålegg om å tilpassa farten etter forholda vil alltid vera ein viktig faktor for å sikra trafikktryggleiken.

2) Årleg forbruk av vegsalt og kostnader.

Vinteren 2014/15 vart det nytta 21600 tonn salt, og 2015/16 vart det brukt 19250 tonn. Det er ikkje råd å finna kostnaden direkte, då ein vesentleg del av den går inn som ein del av vinterdrifta.

3) Svv har fokus på oppfølging av vinterdriftsmengder, med betre opplæring av byggherre og oppfølging av entreprenørane. Svv har også samarbeid med, NTNU og dei andre nordiske landa for auke kompetanse, utveksle erfaring mv. om vinterdrifta generelt samt vidareutvikle beslutningsstøtte for entreprenørane. Vidare pågår det i Hordaland eit forsøk med redusert salting på nokre gang- og sykkelareal for å redusere saltforbruk og økonomisk besparelse. For dette gang- og sykkelarealet vert salt berre nytta ved påfrysingar. På nokre køyrevegar/område med krav til bruk av salt, er tida for gjenoppsetting av bar veg forlenga for å redusere saltforbruket.

4) Å vinterdrifte utan salt, er ikkje praktisk (gjennomføringsevne, regularitet og økonomi), miljømessig (støv og slamavrenning) eller realistisk ut frå trafikksikkerheitsmessig synspunkt. Det er såleis ikkje konkrete planar om å fråvika HB R610 sine retningslinjer for salting av vegar.

5) Skade på innsjøar har me ingen god dokumentasjon på. I samandraget i rapporten frå NIVA som det vert synt til i spørsmålet "[Vegsalt og tungmetaller i innsjøer langs vegar i Sør-Norge](#)" heiter det:

Statens vegvesen har ønsket å belyse de vannkjemiske konsekvensene av avrenning fra vegar til vegnære tjern og innsjøer, omfanget av påvirkede innsjøer, samt årsaksforholdene mellom salting, vegtrafikk og forurensningssituasjonen i innsjøer ved saltede vegar i Sør-Norge. Materialet består av 121 innsjøer der 26 er felles for undersøkelsene i 2005 og 2010. Kobber ble ofte funnet i forhøyede konsentrasjoner og ca. halvparten av innsjøene hadde dårligere tilstandsklasse i 2010 enn i 2005. Det antyder at problemet med forurensning av kobber fra vegtrafikk er økende. 41 av totalt 63 undersøkte innsjøer i 2010 hadde oksygenvinn, 28 av disse hadde saltindusert oksygenvinn. Av 17 innsjøer med saltinduserte oksygengradienter i 2005 hadde 14 fått en kraftigere gradient i perioden fram til 2010. Tre av 10 undersøkte vernede innsjøer i 2010 hadde saltindusert oksygenvinn. Sju av ni innsjøer med data over flere ti-år hadde fått økt saltkonsentrasjon fram til 2005. En videre økning av saltkonsentrasjonene ble observert i tre av disse fram til 2010. Problemene med innsjøer der stagnert bunnvann er indusert av vegsalt er svakt økende. Risiko for gradientdannelse avhenger av flere faktorer. Det oppfordres til estimering av denne risikoen innsjøvis eventuelt innsjøtypevis ved bruk av de utviklede modellene.