



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets presidentskap
Ekspedisjonskontoret
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
9999 200601625

Vår ref
06/1000- TAD

Dato
30.05.2006

Spørsmål nr. 922 til skriftlig besvarelse fra stortingsrepresentant Tord Lien til samferdselsminister Liv Signe Navarsete

Spørsmål:

"Salting av det norske veinettet er en viktig del av veivedlikeholdet vinterstid i Norge. Hvilken effekt dette egentlig har på veitrafikksikkerheten er noe uklart sammenlignet med andre, riktignok dyrere alternativer. Det store forbruket av salt sliter ikke bare på veiene, det er også funnet sulfat og salt i en rekke drikkevannskilder, blant annet ved Mosodden ved Lillehammer. Hva vil regjeringen gjøre for å hindre at drikkevannskilder blir forurenset av salt?"

Begrunnelse:

Når det saltes er det uunngåelig at en god del av det påførte saltet trenger ned i grunnen rundt veien. Saltet påfører også store skader på veier, biler og stålkonstruksjoner langs veiene, som for eksempel bruer.

Man vet forholdsvis lite om hvilke miljøkonsekvenser disse mengdene salt i norsk natur fører til. Ettersom salt er lettløselig i vann ender nok det meste opp i havet. Men det brukes mye mer salt i dag enn for noen få år siden. Tall fra Statens Vegvesen viser at saltforbruket er doblet siden 2001.

Ikke alt dette saltet renner ut i havet. Det er funnet salt og sulfat i en rekke norske drikkevannskilder. Mosodden ved Lillehammer som forsyner 25.000 mennesker kan være den viktigste, men slike uheldige konsekvenser finnes flere plasser. Hjartdal, Notodden og Siljan i Telemark, Svinesjøen i Asker og Jonsvannet i Trondheim for å nevne de jeg fant i farten."

Svar:

Det er riktig som det framgår av spørsmålet at saltmengden er omtrent doblet i det nevnte tidsrommet. Statens vegvesen opplyser at i samme periode har også bruken av sand nesten blitt doblet.

Salting er et av de viktigste tiltak for å skape tilfredsstillende friksjon på høyt trafikkerte veger om vinteren. Salting skal skje preventivt, det vil si hindre at snøen fester seg til vegbanen. Salt skal helst ikke brukes til snøsmelting. Behovet for salting øker når vintrene er milde og det er stadige svingninger rundt 0 grader, og i vintre med hyppige snøfall. Perioden med kald vinter er blitt kortere. Det må være stabil kulde før vegen kan legges om til snødekt vinterveg. Årsaken til øket saltbruk er også at flere vegstrekninger blir saltet, spesielt i begynnelsen av vinteren.

Det er samfunnsøkonomisk nyttig å salte når man utelukkende ser på nytten knyttet til bedre fremkommelighet og høyere trafiksikkerhet. Tar man med de negative effektene for miljøet kan dette bildet endre seg noe. Dette utreder imidlertid Statens vegvesen nå i forbindelse med etablering av sin nye saltstrategi og oppfølging av EUs vanndirektiv. Internasjonalt er det også pågående forskning på dette feltet som etaten følger med på.

Statens vegvesens mål er å salte så lite at konsentrasjonen av salt i vann og vassdrag holder seg på et akseptabelt nivå. Enkelte steder lar dette seg ikke gjøre. Statens vegvesen sitt saltregime vil da være i konflikt med andre brukerinteresser. Dette vil være en målkonflikt som vil måtte avveies i det enkelte tilfellet. Der salting medfører alvorlig konflikt kan strøing med sand og nedskilting til lavere hastighet eller bortledning av sigevannet være en måte å løse problemet på.

En tiltagende brukerkonflikt er saltforurensning av drikkevannbrønner. Statens vegvesen tar dette alvorlig. Dersom drikkevannet ikke holder kravet til drikkevannsforskriften, går etaten i dialog med berørte parter for å finne en varig løsning på drikkevannsforsyningen. I Hjartdal er det observert høye konsentrasjoner av sulfat i en del brønner. Statens vegvesen arbeider for å oppspore sulfatkilden, men har ennå ikke funnet den. Sulfatførende bergarter i grunnen kan også være årsak til problemet. Når det gjelder Svinesjøen og Padderudvannet er disse under overvåking. Saltforurensning av Lillehammers drikkevannskilde ved Sannom er til utredning.

Vegsaltet vi bruker i Norge er primært sjøsalt fra Middelhavet. Saltet er en fornybar ressurs og meget rent. Det har liten evne til å vaske ut andre salter og tungmetaller fra vegen eller naturen, det er meget lettløslig og vaskes lett ut. Kloridet forårsaker imidlertid korrosjon på biler og armering, noe som for en del år siden ble møtt av bilprodusentene i form av full rustbeskyttelse på bilene. Korrosjonsskader på bruer er et velkjent problem. På eldre bruer er vedlikeholdet forsert, men på nye bruer tas det forholdsregler som motvirker korrosjonen uten at dette gjør brua noe særlig dyrere. I dag har Statens vegvesen ikke gode alternativer til vanlig vegsalt. Det arbeides med å finne metoder som kan redusere saltmengden og samtidig oppnå samme effekt. Den nye saltstrategien vil legge klarere føringer for bruk av salt. Det vil trolig i seg selv redusere mengden utlagt salt og salt som renner til sårbar resipient.

Jeg mener at Statens vegvesen gjennom de tiltak de nå gjennomfører, sørger for at vegsaltet fører til minst mulig ulemper.

Med hilsen

Liv Signe Navarsete