

Svar (16/12 97)

Miljø- og energiministeren (Svend Auken): Miljøstyrelsen har forelagt spørgsmålet for Forskningscentret for Skov og Landskab (FSL) og Vejdirektoratet (VD), som er fremkommet med følgende oplysninger, som jeg kan henholde mig til:

»Miljø- og Energiministeriets Forskningscenter for Skov & Landskab (FSL) har siden 1995 arbejdet med vejsaltningsproblematikken. Dette arbejde er inddelt i tre faser:

Fase I var et litteraturstudie, der behandlede udbredelsen af vejsalt til planter langs gader og veje, saltes påvirkning af jord og planter samt forebyggelse og udbedring af saltskader på vej- og gadetræer. Fase II var en spørgeskemaundersøgelse til samtlige kommuner og amter i Danmark om saltskader på vej- og gadeplantninger, herunder anvendelse af saltbeskyttelses-foranstaltninger samt om forvaltningernes glatførebekæmpelses-praksis. Både fase I og fase II var finansieret af Vejdirektoratet under Trafikministeriet. I fase III belyses effekten af forskellige saltbeskyttelses-foranstaltninger, samt saltes effekter på jord og planter i miljøet langs med gader og veje. Fase III består p.t. af flere mindre projekter, der hver især finansieres af kommuner og amter.

I fase I dokumenteredes det, at vejsalt skader såvel jord som planter, men også at Danmark er på forkant med den nyeste vejsaltnings-teknologi og implementering heraf. Forbruget af vejsalt er under middel i forhold til lande vi med rimelighed kan sammenligne os med i denne sammenhæng.

Forbruget af vejsalt i Danmark har dog været stigende siden 1988/89. I strenge vintre benyttes betydelige saltmængder (op til 2 kg/m²/år). Der er også i Danmark konstateret betydelige skader på træer, buske og skovplanter (herunder juletræer) langs vejnettet.

I Danmark er det primært amter og kommuner, der forestår vintervedligeholdelsen. Amterne salter i følge Vejsaltprojektets fase II, 98 % af deres vejareal (statsveje og amtsveje). Kommunerne salter på ca. 50 % af deres vejareal, benytter grus indeholdende salt på ca. 20 % af vejarealet og gruser på ca. 12 % af vejarealet. På de resterende ca. 18 % af de kommunale veje foretages der således ingen glatførebekæmpelse.

Ifølge fase II findes der flere alternativer til vejsalt – også i Danmark. Kalcium magnesium acetat (CMA) er et af disse. I Danmark benyttes

CMA af Sund og Bælt på den nye Storebæltsbro, men i øvrigt er det ikke benyttet på offentlige veje i Danmark. Ud af en svarprocent på 91 var der kun én kommune (en landkommune), der angav at de havde benyttet ca. 300-400 kg CMA i løbet af de seneste to vintre. Dette er et forsvindende lille forbrug set i forhold til forbruget af vejsalt, der gennemsnitligt er på 375.000 tons, set over de tre vintre 1993/94 – 1995/96. Der benyttes derudover ca. 400 tons Kalksalpeter, 90 tons kalcium klorid og 4 tons magnesium klorid i danske forvaltninger, som alternativ til vejsalt.

FSL er bekendt med CMA og midlets tilsyneladende gode miljømæssige egenskaber. Det er dog ikke et middel, der har en udbredt anvendelse, hvilket primært skyldes dets høje pris (ca. 20 gange prisen på vejsalt). FSL er ikke bekendt med calcium magnesium propionate (CMP), og kan derfor ikke udtale sig om dette middel.

Vejsaltprojektets fase III begyndte i vinteren 1996/97 og forventes at forløbe i ca. 5 år. Endelige resultater foreligger derfor ikke. Det er væsentligt at undersøge såvel de vintervedligeholdelsesmæssige (optønings- og spredningsegenskaber), som de miljømæssige konsekvenser af alle afisningsmidler under danske forhold, idet trafikmængder, -hastigheder og klimaet alle er væsentlige faktorer for effekterne af de anvendte midler. FSL finder det derfor rimeligt i første omgang fuldt ud at dokumentere vejsalt og andre alternative afisningsmidlers effekt på jord, planter, fersk- og grundvand, under danske forhold, før en større kampagne med alternative salte iværksættes.»

»Vejdirektoratet (VD) har ikke erfaringer med eller viden om det omtalte snerydningssalt (calcium magnesium propionat – CMP). For så vidt der ønskes gennemført forsøg på 10 pct. af de danske veje med et produkt, hvor man ikke på forhånd har kendskab til produktets egenskaber under danske forhold, er det VD's opfattelse, at det af trafikikkerhedsmæssige grunde vil være uforsvarligt.

VD og FSL vil i samarbejde indhente yderligere viden om det omtalte produkt, og på baggrund heraf tage stilling til om der skal gennemføres forsøg under danske forhold. Eventuelle forsøg ville naturligvis skulle gennemføres i forskellige faser, således at det på intet tidspunkt indebærer en risiko for trafikikkerheden.

Med hensyn til den nuværende udbredte anvendelse af almindeligt salt (NaCl) er det