

Veitrafikk og vannforurensning Hvor bør søkelyset settes?

Av Torbjørn Jørgensen

Torbjørn Jørgensen er ansatt i Vegdirektoratet, Veglaboratoriet

Innlegg på fagtreff i Norsk Vannforening 3. april 1995.

1. Hvilke målsetninger har Vegvesenet?

Vegvesenet har definert følgende strategiske hovedmål:

- Fremkommelighet
- Trafikksikkerhet
- Miljø
- Publikumsservice

Disse er først og fremst rettet mot brukerne av og naboer til vegnettet, men er også satt for å oppnå overordnede politiske mål. Vegvesenet er blant flere oppgaver ansvarlig for planlegging, utbygging og drift av riks- og fylkesveger. Det har en sterk kultur for å finne løsninger på "problemer" som bør være teknisk og økonomisk gode - det forventes at samfunnsmidlene utnyttes optimalt.

Utredninger og andre aktiviteter av det ytre miljø blir behandlet av fagavdelingene i Vegdirektoratet (Miljø, Drift, Veglaboratoriet), men også ved vegkontorene for aktuelle problemstillinger. Det være hensiktsmessig å skille mellom:

- 1) *FoU-aktiviteter*, der en søker å finne ny viten eller lage "verktøy" e.l. for bedre å kunne utføre oppgaver.
- 2) *Utredninger*, for å skaffe nødvendig

dokumentasjon, f.eks. ved bygging av ny vcg eller når andre myndigheter krever det. Vegvesenet forutsetter at en konsekvensvurdering utføres også på miljø for vegbruker, nabo og vegholder ved bygging av veger.

2. Aktiviteter som bidrar til forurensning

Jeg ser for meg tre hovedområder:

- 1) Bygging og utbedring av veg
- 2) Drift og vedlikehold av veg
- 3) Trafikk

Hvert område har sine spesielle problemstillinger mhp. forurensning av luft, vann og jord. En kan skille mellom *kontinuerlige utslipp/forurensninger* fra trafikk og vedlikehold, og *momentan/ midlertidig forurensning* som følge av ulykker eller kortvarige forurensende aktiviteter.

Tilsvarende kan en skille mellom korttids- og langtidseffeker på miljøet av forurensningene. Ubetydelige korttidseffekter er ingen garanti mot betydelige skadeeffekter etter flere år med eksponering. Det vil også være problemstillinger der en ser indirekte effekter av vegbygging eller av forurensning.

3. Hvilke typer forurensninger kjenner vi til?

Vi vet en del om hvilke forurensnings-

komponenter som går til vann og jord, samt kildene til disse. Det er ofte slik at jo mer som undersøkes jo mer oppdages av nye problemstillinger. En oversikt over ulike aktiviteter og forurensning fra disse er gitt nedenfor:

Bygging og utbedring

Støv/partikler, fra graving, sprengning, pukkverk mv.

Oljesøl

Kjemikaliesøl

Sigevann fra vegfyllingsmaterialer (sprengstein, slagg, bark?)

Erosjon, partikkelforurensning m.m.

Bygging på forurenset grunn, gamle industritomter

Utslipp fra asfaltverk

Drift og vedlikehold

Vegsalt, natriumklorid (evt. kalsiumklorid som støvdempningsmiddel)

Strøsand

Snøtipping

Tunnelvask

Skiltvask m.m.

Grøfterensk

Tømming av sandfang, slam

Sprøyting, vegetasjonsbekjempelse

Korrosjon/hedbrytningsprodukter fra konstruksjoner

Evt. utslipp ved dekkelegging og vegmerking

Trafikk

Utslipp fra kjøretøyer: avgasser, eksospartikler, forubrent drivstoff, olje, spylevæske

Slitasjeprodukter/korrosjon fra kjøretøyer, tungmetaller, gummi

Slitasje av vegdekker (fra piggdekk), asfaltstøv, bitumenpartikler, steinmel Sjøppel og utslipp fra bobiler

Forurensningen spres med:

- Avrenningsvann, fra vegbane og grøft
- Drensvann, drensrør og grøfter
- Infiltrasjon til grunnvann og videre transport med det
- Partikler, støv og spray blåses av trafikken ut av kjørebane
- Smeltevann fra snø
- Slam fra sandfang og tunnelvask mv.

Det kan sikkert føyes til flere kilder og spredningsveger for forurensninger. Det er en kontinuerlig oppgave å være kjent med kilder, spredning og farlighetsgrad til vannforurensning fra veger og vegtrafikk.

4. Problemområder - Vegvesenets behov

Å definere disse er en løpende oppgave, der en også er nødt til å se ting i sammenheng og gjøre prioriteringer. Det er ikke mulig å ha full innsats på alle områder til enhver tid, selv om det er mye interessant å undersøke. Kost-/nytte-tenkningen må også ligge i bakgrunnen, og være et korrektiv. Vegvesenet har helt klart behov for bedre kompetanse på miljösidan, men det er også ønskelig at den er reflektert og gir grunnlag for selvstendig vurdering av miljøproblematikk. Sentrale spørsmål som må stilles og diskuteres er:

- Hva er kildene?
- Hva består forurensningene av?
- Hvor farlige er de, på kort og lang sikt?
- Hvilken belastning medfører de, hvor oppstår problemene?

- Hvem/hva er de til ulempe/skade for?
- Hvor stort er problemet?
- Hva kan en gjøre med problemene?
- Kretsløpsproblematikk?
- Bruk av restprodukter, "avfall", i vegkonstruksjoner/dekker?

Jeg tror at langtidseffekter av vegforurensningen, og kanskje særlig av salt, vil få mer oppmerksomhet i tiden fremover. Isårbare områder vil en kunne trenge metoder for beskyttelse og eventuelt sanering av saltforurenset vann/grunnvann. Vegvesenet vil i en viss grad ønske å utføre overvåkning o.l. i egen regi

Fra Vegdirektoratet er det kanskje behov for å få et klarere perspektiv og bedre oversikt over FoU- og utrednings-

arbeid innen miljø. Etter min mening bør dette gis prioritet nå.

Vegvesenet opplever iblant at miljøproblemer fremstilles skeivt eller ukorrekt i media, og at enkeltsaker blir framstilt som mer dramatiske enn de er. Det glemmes ofte at det er en konflikt mellom trafikkikkerhet, fremkommelighet og miljø. Ved å kutte ut salt og piggdekk vil antallet ulykker øke, og det vil bli større køer (og mer eksos?). Vi ønsker selv å være troverdige, og ikke minst at "eksperter" er korrekte når de presenterer sine data. Det må heller ikke være slik at konsulenter blir så avhengig av oppdragsgiver at det går ut over objektiviteten og troverdigheten i undersøkelser og utredninger.