

Effektsamband för transportsystemet

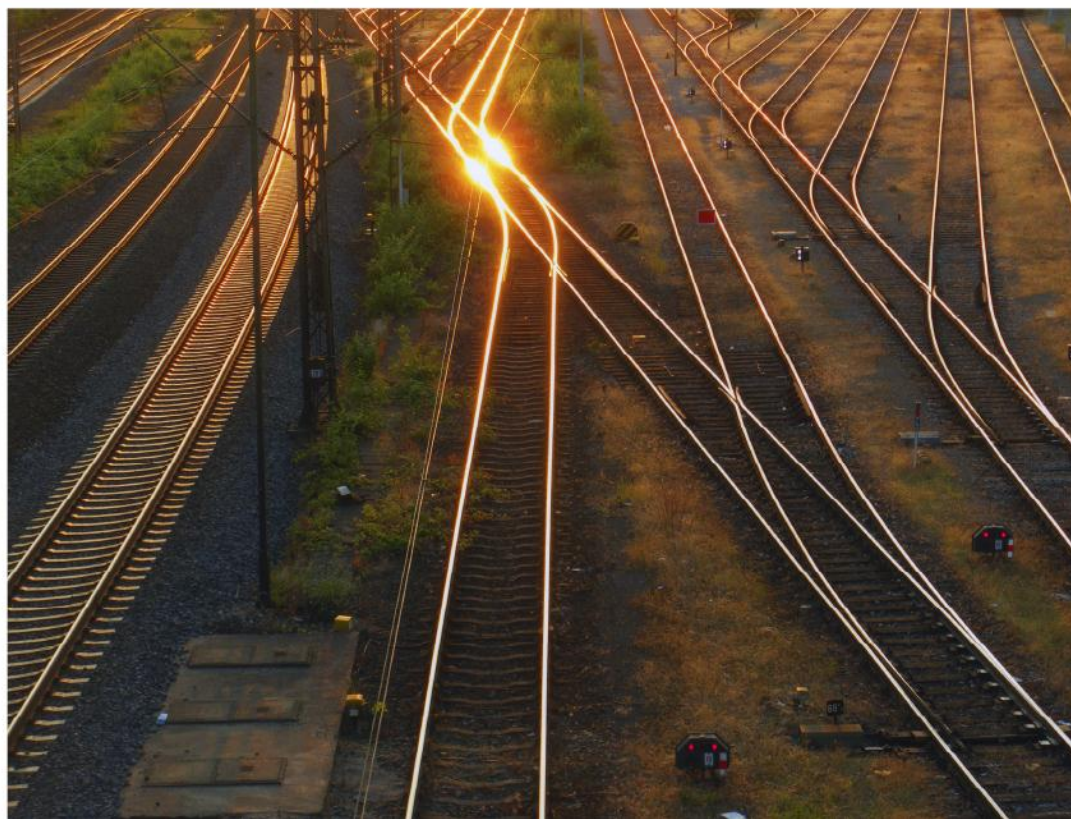
Fyrstegsprincipen

Steg 2

Version 2012-08-31

Drift- och underhåll

Kapitel 4 Drift och underhåll av grusväg



Dokumenttitel: [Dokumenttitel]
Skapat av: [Skapat av]
Dokumentdatum: [Dokumentdatum]
Dokumenttyp: Rapport
DokumentID:
Ärendenummer: [Ärendenummer]
Projektnummer: [Projektnummer]
Version: 1.0

Publiceringsdatum:
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson:
Uppdragsansvarig:
Tryck:
Distributör: Trafikverket, Adress, Post nr Ort, telefon: 0771-921 921

Innehåll

4. Drift och underhåll av grusväg.....	4
4.1 Tillståndsbedömning.....	4
4.2 Den lägsta acceptabla standarden.....	4
4.3 Framtida behov och kunskapsluckor	4
Referenser	4

4. Drift och underhåll av grusväg

4.1 Tillståndsbedömning

Tillståndet på grusvägar under barmarksperioden beskrivs idag med Vägverkets metodbeskrivning 106. [1:1] Metodbeskrivningen 106 är baserad på subjektiva bedömningar med hjälp av fotografier och text samt objektiva mätningar genom användning av en tvärfallsmätare och en tumstock. Metoden omfattar bedömning av tvärfall, vägkanter potthål, spår, kurregering, löst grus, och damm. Bedömning av tillståndet är baserade på dels "Svårighetsgrad" och dels "Utbredning". Svårighetsgraden beskriver hur allvarliga skadorna är och grundas på fyra värden (1, 2, 3 och 4) som bestäms med hjälp av objektiva mätningar och textbeskrivningar, samt med stöd av fotografier. Svårighetsgrad 1 betyder att skadorna är obetydliga medan 4 betyder att skadorna är mycket svåra. Utbredningen ger en uppfattning om hur omfattande skadorna är genom att beskriva hur stor andel som den påverkade ytan utgör i procent.

4.2 Den lägsta acceptabla standarden

Dagens beräkningsmodeller bygger på att en väg ska vara vältrafikerad om den ska anses lönsam att underhålla. Trafikmängden på grusvägar räcker inte till som motivering för genomförande av förbättringsåtgärder. Detta gör att väghållaren istället definierar en lägsta acceptabel standard. Det innebär att en grundläggande framkomlighet som upplevs vara komfortabelt nog garanteras för hela det statliga grusvägnätet. Den lägsta acceptabla standarden bör kopplas till de fyra tillståndsvärden som finns i förra myndigheten Vägverkets metodbeskrivning 106. [1:2]. En sådan standard saknas idag.

4.3 Framtida behov och kunskapsluckor

Det behövs en definiering (framtagning) av en lägsta acceptabel standard för grusvägar som är baserad på vetenskapligt underbyggda analyser. Standarden kan definieras utifrån två nivåer:

Miniminivå, tillgodoser samhällets grundläggande transporter, t.ex. polis och brandkår, räddningstjänst, försvars och sjuktransporter etc.

Grundläggande nivå, tillgodoser medborgarnas, näringslivets och samhällets allmänna transportbehov och främjar samhällsutveckling genom att olika regioner kan dra fördel av och utveckla sina respektive fördelar.

Den lägsta acceptabla standarden för jämnheter kan baseras på standard i form av kvalitativ komfortupplevelse. Den lägsta acceptabla standarden för damm kommer att styras av siktförhållande och kanske av den tillåtna masskoncentrationen av PM10 partiklar i luften, som begränsas av det EG-direktiv som gäller sedan 1 januari 2005.

Ett viktigt utvecklingsområde inom ramen för att lösa det framtida behovet är att ta fram objektiva mätmetoder för att mäta relevanta mått som ojämnheter, damm och tvärfall på grusvägar.

Referenser

- [1:1] Metodbeskrivning VVMB 106:2005 *Bedömning av grusvägsunderlag*, Publ. 2005:60 Borlänge 2005.
- [1:2] LAS - Lägsta Acceptabla Standard för vägar med lite trafik, Stockholm. 2004:26, Transek.



Trafikverket, XXX XX Ort. Besöksadress: Gata XX.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90

www.trafikverket.se