

Miljöanpassad framkomlig vinterväg



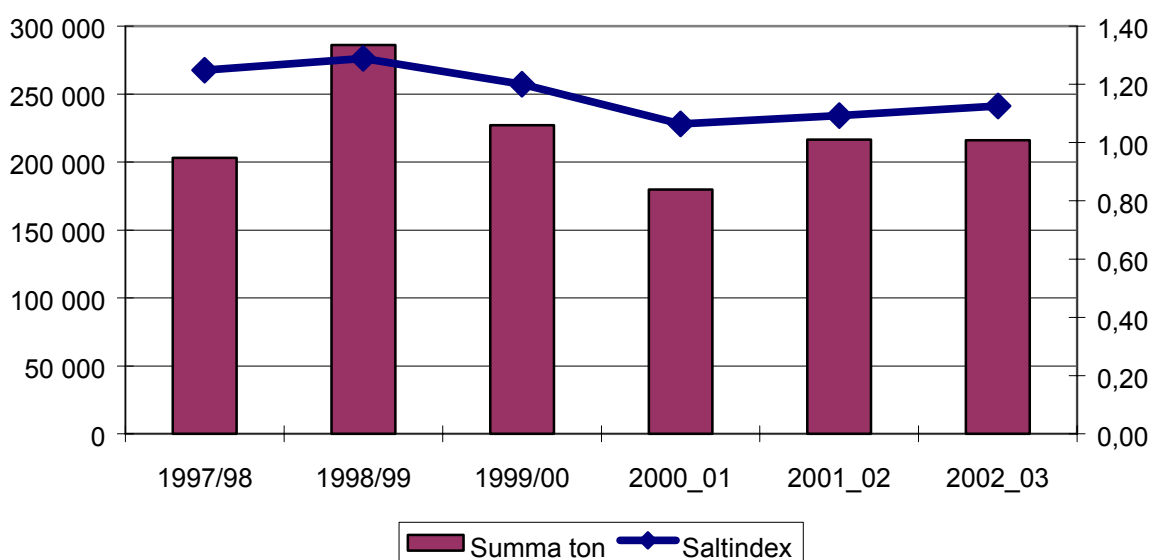
Ny strategi för minskad saltanvändning i vinterväghållningen

Miljöanpassad framkomlig vinterväg skall säkerställa att Vägverket, med fortsatt hög framkomlighet och trafiksäkerhet, minimerar saltanvändningen i vinterväghållningen på ett sådant sätt att den motsvarar medborgarnas och näringslivets krav och önskemål. Strategin ska vara förenlig med rådande miljökrav och med Vägverkets ambition att vara en miljömedveten och effektiv väghållare som sätter kunden i centrum.

1 Bakgrund

Vägverket har de senaste 15 åren arbetat aktivt med att begränsa användningen av vägsalt i vinterväghållningen. I början av 90-talet togs den s.k. MINSALT utredningen fram. Tyvärr har rönen i denna utredning inte nått full tillämpning i alla delar av landet. Även om den totala saltförbrukningen i landet kan sägas vara låg ur ett internationellt perspektiv, finns ändå skäl att anta att den kan minskas ytterligare. Exempel på andra åtgärder som åstadkommit under åren är fysiska skydd vid speciellt utsatta vattentäkter. Dessa skydd är i första hand anlagda för att undvika risker för föroreningar av grundvattnet från vägtrafiken, men fungerar också som skydd för kloridinträngningar.

Total saltförbrukning och saltindex, A-väg



Även om man inom ramen för regelverket VINTER 2003 förväntas kunna minska saltförbrukningen täcker det inte de problem som kan uppstå vid större vattentäkter och vattenskyddsområden.

En annan anledning till att ta fram en ny strategi är EU:s ramdirektiv för vatten som fastställdes av EU:s miljöministerråd i slutet av juli 2000. Detta ramdirektiv omfattar både yt- och grundvatten samt kustvatten. Med anledning av EU:s ramdirektiv för vatten, och den uppföljande utredningen som kallas "Klart som Vatten" (SOU 2002:105), kommer kraven på VV att öka när det gäller påverkan av saltspridning. I vilken omfattning är svårt att säga idag, men några troliga krav på VV är att bl. a.

- fortsatt försaltning av stora grundvattenmagasin måste upphöra
- planer för efterbehandling av stora grundvattenmagasin ska tas fram
- ett stort antal vattenskyddsområden kommer att skapas där vägar pekats ut som ett hot

2 Syfte

Strategin - Miljöanpassad framkomlig vinterväg - skall säkerställa att Vägverket, med fortsatt hög framkomlighet och trafiksäkerhet, minimerar saltanvändningen i vinterväghållningen på ett sådant sätt att den motsvarar medborgarnas och näringslivets krav och önskemål. Strategin ska vara förenlig med rådande miljökrav och med Vägverkets ambition att vara en miljömedveten och effektiv väghållare som sätter kunden i centrum.

3 Mål

3.1 Saltförbrukning

Målet är att minimera saltanvändningen med fortsatt hög framkomlighet och trafiksäkerhet. För att mäta målet skall saltindex användas. Under vintersäsongen 2006/2007, och efterföljande år, skall inget driftområde ha större index än 1,0.

3.2 Vatten

Målet är att påtaglig negativ påverkan av vägsalt på stora vattentäkter, som försörjer mer än 50 personer, skall minska och på sikt upphöra. Detta mål skall vara uppfyllt till utgången av 2007. Mått för detta mål är ”Statusindikator 91”¹, påverkan på kommunala vattentäkter, med avseende på vägrelaterade klorider.

4 Strategi / Handlingsplan

4.1 Kort sikt

Kontinuerligt:

- Fortsatt VViS-certifiering av entreprenörer.
- Samarbetet mellan Vägverket och SGU fördjupas. Speciellt viktig när det gäller ”Statusindikator 91”

Klart 2004-06-30:

- Utbildningspaket för planerare/beställare av vinterväghållning avseende vinterväghållningens effektsamband ska tas fram.
- Prov med glykosinblandning i salt. Delrapport 1 klar, därefter beslut om fortsatta prov.
- Rön som framkommit i projektet ”Tema Vintermodell” del 1², skall implementeras i verksamheten.

Klart 2004-09-30:

- Seminarium för planerare och beställare av vinterväghållning avseende vinterväghållningens effektsamband. Minst 2 personer per region.
- Varje region skall identifiera och prioritera konfliktpunkter med vattentäkter som försörjer mer än 50 personer. På de högst prioriterade sträckorna skall man utreda vad som kan göras ur vinterväghållningssynpunkt för att minimera påverkan av vägsalt.
- Informationspaket för arbetsledare och förare i konsekvenser med olika saltningsmetoder skall ha tagits fram.
- En översyn av klassningen av saltvägnätet skall genomföras på regional/lokal nivå. Speciell tyngd ska läggas på det lågtrafikerade vägnätet, med trafik mindre än 2 000 ÅDT som normalt inte behöver saltas. Arbetet förutsätts förankras i dialog med delprocess 1, Fånga kundbehov.

Utvärdering 2005-05-31.

- Måttet på regional nivå ska vara ett saltindex på högst 1.0 under vintersäsongen 2004/2005.
- Varje region skall ha tagit fram minst ett gott exempel på driftområdesnivå hur man kan minimera saltförbrukningen. Exemplet skall också vara implementerat på minst ett

¹ Detta mål kommer att under 2004 att formuleras av SGU i samarbete med Vägverket. Idag gäller 100 mg klorider per liter vatten som påverkansmått. Detta mått kan komma att ändras när påverkansfaktorn är formulerad.

² ”Tema Vintermodell” del 1 kommer att avrapporteras under början av år 2004.

driftområde inför vintersäsongen 2004/2005. Detta sker lämpligen på ett driftområde där man har, eller befärar att få, problem med kloridinträngning i vattentäkt.

- Proov med styrsystem som ECOSAT 990 eller liknade.

4.2 2005 och framåt.

- Måttet på regional och lokalnivå ska vara ett saltindex på högst 1.0. Utvärdering efter vintersäsongen 2006/2007
- Översyn av regelverket VINTER 2003 med utgångspunkt från rön som framkommit i projektet ”Tema Vintermodell³”.
- Initiera och bevaka FUD-projekt som syftar till att minska beroendet av klorider i vinterväghållningen.
- Fortsätta att finansiera projekt som förklarar och förtydligar sambandet mellan saltanvändning trafiksäkerhet, framkomlighet och miljörisker.
- Implementera nya rön så fort de blivit kända.

³ Beräknas avrapporteras i slutet av 2005.