



Teknik- och Griftegårdsnämnden

Policy för halkbekämpning i Tranås kommun

Med hänsyn till miljö och trafiksäkerhet ska följande riktlinjer tillämpas vid halkbekämpning av kommunala vägar:

- Halkbekämpning ska ske genom sandning, med undantag för extrem halka.
- Vid sandning ska i första hand tumlat bergkross användas. Naturgrus ska undvikas i möjligaste mån.
- Vid extrem halka ner till 6 minusgrader ska salt användas på prioriterade vägar, se bilaga 1, och i undantagsfall på övriga vägar.

BAKGRUND

Som väghållningsansvarig ställs det krav på trafiksäkerhet och framkomlighet och halkbekämpning utförs av VA- och Gatuavdelningen på samtliga hårdgjorda ytor (lokalgator, gång- och cykelvägar etc.) när behov föreligger.

1969 togs beslut i Tranås att upphöra med saltning på huvuddelen av stadens gator. Sedan dess har man varit restriktiv med saltning av kommunala vägar. Salt har använts vid extrem halka. Trafikverkets vägar, Ydrevägen och Holavedsvägen, saltas sedan länge vilket ger till följd att salt följer med från dessa vägar in på sandade gator och i skarven kan gatan upplevas som en "tvättbräda".

Tidigare har naturgrus använts med inblandning av 1,5-2 % salt för att det inte ska klumpa ihop sig. Användningen av naturgrus för halkbekämpning håller på att fasas ut i Tranås och målet är att bara använda bergkross, 2-8 mm, med inblandning av 0,5-1 % salt, eftersom materialet innehåller lite fukt. Bergkrossen tumlas för att inte vara för vasst.

Vid halkbekämpning sprids i normalfallet ca 25 g sand/m² eller 4-6 g salt/m². Använd saltmängd föregående vintersäsong motsvarade 3 % av den totala mängden halkbekämpningsmaterial. Använd mängd salt per m² förväntas minska med upp till 30-40 % till nästa säsong, då saltspridaren renoverades i slutet av säsongen 2011/2012.

Material	2010/2011	2011/2012
Naturgrus	2002	518
Bergkross	481	842
Salt	40	44
Salt som blandats in i sand	30	30
Total mängd	2553	1434

Tabell 1: Använd mängd halkbekämpningsmaterial (ton) under de två senaste säsongerna..



MOTIVERING TILL POLICYN

Vid extrem halka finns behov av saltning på huvudgator där tung trafik passerar, detta för att minska risken för allvarliga olyckor och dödsfall men även för att minska förseningar för busstrafik och lastbilstransporter vilket påverkar företagens produktivitet. Det är därför viktigt att dessa vägar snabbt återgår till ett normalt väglag.

Tillfällen med extrem halka kan vara barfrost, underkylt regn eller små mängder snö som packas till ett tunt lager is. Vid temperaturer under 6 minusgrader eller om vägen är snötäckt används inte salt, utan då används sand istället. Vid saltning saltas i första hand de vägar som markerats ut på bilaga 1, men vid behov utifrån trafiksäkerhetssynpunkt kan även andra vägar bli aktuella för saltning. Sandning fungerar inte vid extrem halka då det blåser av vägen när den tunga trafiken passerar och ny sand skulle behövas ca varannan timme.

Om saltning helt utgår kommer detta leda till ökade koldioxidutsläpp och driftkostnader. Även dikesunderhållet och antal stenscott skulle öka. Prioriterade vägar för saltning har en ungefärlig yta på 160 000 m² och under föregående säsong spreds ca 0,27 kg salt/m² på de prioriterade vägarna.

Nationellt har man tagit ett delmål under miljömålet "Grundvatten av god kvalitet", att uttaget av naturgrus i Sverige ska minskas. Naturgrus bör endast användas när användningsområdet saknar ersättningsmaterial. Naturgrus kan ersättas med bergkross, morän eller återanvänt material.

Naturgrus hämtas från grusåsar och andra geologiska formationer med isälvsmaterial som har stor betydelse som grundvattenmagasin och för att behandla råvatten. De är också värdefulla utifrån natur- och kulturvärden.

Positiva effekter		Negativa effekter	
<i>Sand</i>	<i>Salt</i>	<i>Sand</i>	<i>Salt</i>
Lokalproducerat	Effektivt (ligger kvar längre på vägen)	Upprepad sandning behövs för bibehållen effekt vilket leder till fler transporter och ökad driftkostnad	Kan leda till att växtarter som tål salt gynnas
Naturligt material	Minskar risken för olyckor vid extrem halka	Sopning på våren	Kan påverka trädens förmåga att ta upp vatten
Dubbdäck på is och packad snö ruggar upp ytan så att odubbade däck får bättre fäste	Minskar förseningar av t.ex. bussar och lastbilar vid extrem halka	Blästringseffekt på fordon och vägbana, vilket ger tungmetallutsläpp och ökade underhållskostnader	Kan bidra till ökad salthalt i grundvattnet (vattentäkter)
		Går åt större mängd material än vid saltning (ca 5 ggr mer)	Modd
			Korrosion av pumpar och rör, samt rostskador på bilar
			Importerat
			Ökad användning av spolärsvätska

Tabell 2: Sammanställning av olika effekter vid användning av salt och sand vid halkbekämpning.

Björn Johansson
VA-Gatuchef

Emma Ross
Miljöingenjör

Prioriterade vägar vid saltning

