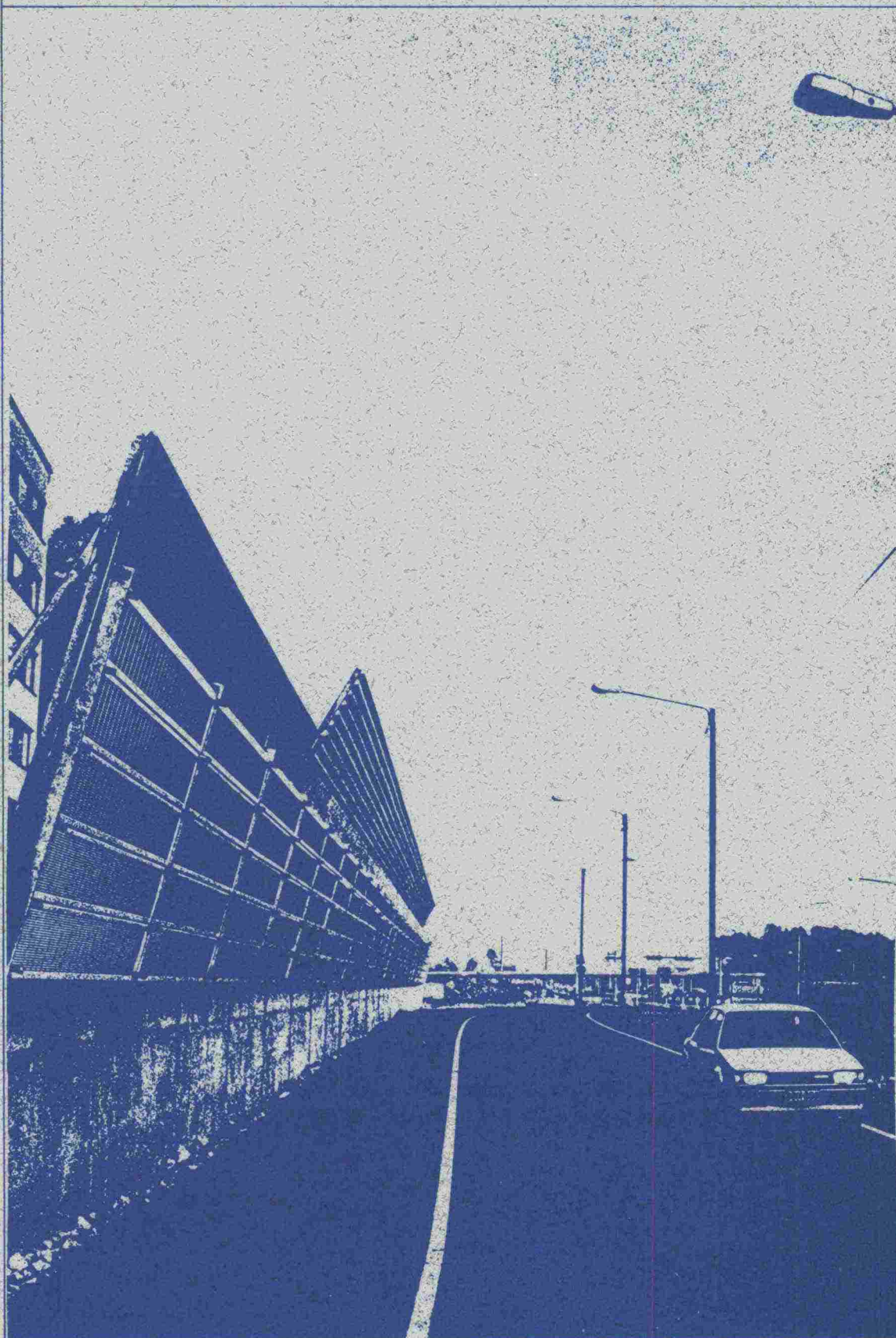




Vägverket

En hållbar väg för Vägverket

Det Finska Vägverkets miljöfrågor och miljöpolitik



Helsingfors 1996

Vägverket

08 TIEL / Häl



Tielaitos
Kirjasto

Doknro: 960632
Nidenro: 960867

En hållbar väg för Vägverket

Det finska Vägverkets miljöfrågor och miljöpolitik

Vägverket
Centralförvaltningen

Helsingfors 1996

ISBN 951-726-251-5
TIEL 8000122R
Oy Edita Ab
Helsingfors 1996

Vägverket
Semaforbron 12 A
PB 33
FIN-00521 HELSINGFORS
Tel växel (90) 148 721

Förord

I denna rapport presenteras Vägverkets arbete för miljö och varaktigt hållbar utveckling.

Rapporten anknyter till granskningen av Vägverkets miljöpolitik. Miljöpolitiken, miljömålen 2005 och åtgärdsprogrammet 1997-2000 har utarbetats av en arbetsgrupp under ledning av direktör Jukka Isotalo, med arkitekt Anders HH Jansson som sekreterare. Arbetsgruppen har samrått med vägdistrikten, Vägverkets centralförvaltnings enheter och serviceenheter samt verkets nationella samarbetsparter. Vägverkets direktion godkände den nya miljöpolitiken och miljömålen 2005 den 15.5.1996.

Rapporten har gjorts av Anders HH Jansson vid service-enheten för väg- och trafikteknik.

Innehåll

A	Aktuella vägmiljöfrågor i Finland	5
B	Vägverket och miljön	7
C	Vägverkets miljöpolitik	8
D	Miljömål 2005	9
E	Hur miljömålen förverkligas	15

Helsingfors, 15.5.1996
Vägverket

Jukka Isotalo
Planeringsdirektör

A AKTUELLA VÄGMILJÖFRÅGOR I FINLAND

Finland är ett stort men glest bebott land, med 5 miljoner invånare och arealen 0,3 miljoner km². 70% av vårt lands yta täcks av skog, 18% är sjöar och våtmarker. Bebyggelse och åkermark utgör sammanlagt 12%. De miljöproblem som följer av tät bebyggelse är därför begränsade. Vägarnas rusningstider är korta och gäller främst våra största stadsregioner. Också den övriga belastningen på naturmiljön är relativt måttlig, men den långa vintern gör att vår natur är ytterst känslig för störningar.

Storleken och den låga bebyggelsetätheten skapar långa avstånd och bilberoende transporter. 94% av persontrafiken och 66% av varutransporterna skedde med bil 1994. Vi har 2,1 miljoner person- och lastbilar; deras trafikarbete var 21 miljarder km på allmänna vägar, 45 miljarder km sammanlagt på alla vägar. Vi åker i genomsnitt 1 timme 17 minuter per dag, en sträcka på 51 km.

Kollektivtrafiken har en beaktansvärd roll i vårt trafiksystem. Busstrafiken är effektiv och i Helsingforsnejden kompletteras den av spår-vagn, metro och lokaltåg. Men i våra små stadsregioner är möjligheterna att öka dess andel av passagerarna begränsade.

Trafikens främsta globala miljöproblem är bruket av energi och råvaror samt avgasutsläppens roll i växthusfenomenet. Dessa problem kräver omfattande internationellt samarbete och de stora bilproducentländerna har här ett speciellt ansvar. Finland följer med detta samarbete och deltar i det via ett flertal internationella organisationer.

Varaktigt hållbar utveckling betyder på den nationella nivån bl.a. att vi borde utveckla hela vårt samhälle så att vi använder mindre energi och mindre råvaror, skapar mindre avfall och nedsmutsning. Vi behöver en effektivare bebyggelsestruktur, ett mera rationellt transportsystem och vi borde ändra våra konsumtionsvanor. Denna utveckling har inte ännu kommit långt. Vi kan till exempel inte vänta oss att biltrafiken slutar öka före år 2015.

Vägnätet och huvudvägarna har en stor regional betydelse. Ett ökat samarbete mellan vägdistrikten och planläggarna kan säkra att nya vägar och vägförbättring betjänar regionala behov och inte föranleder betydande miljöskador.

Enskilda vägprojekt är också regionalt betydelsefulla men deras största effekt är lokal. Att en väg byggs och var den byggs är väsentligt på det lokala planet. De flesta konflikterna kring vägprojekt beror också på lokala miljöfrågor.

Trafikbuller är huvudsakligen ett lokalt problem, liksom bevarande av viktiga miljöhelheter och terränganpassning.

Också vägunderhållet har mest lokala effekter. Vårt särskilda problem är vinterväghållningen, användningen av salt för halkbekämpning. Saltet sprider sig till växtlighet och grundvatten. Övriga underhållsfrågor gäller i synnerhet grönområden och deras skötsel.

Problemen är allmänt taget svårast på den strategiska nivån: följderna av det bilburna samhällets energi- och råvarukonsumtion och utsläpp. Gles bosättning och långa avstånd inskränker tillgängliga alternativ. Å andra sidan gör den låga bebyggelsestätheten det lättare att lösa regionala och lokala problem.

B VÄGVERKET OCH MILJÖN

Vägverket svarar för de allmänna vägarna och skapar förutsättningar för säker och smidig trafik. Vägnetet är en central del av infrastrukturen. Vägverkets verksamhet medför många slags direkta miljökonsekvenser, liksom också indirekta, genom vägtrafiken och dess effekter.

Vägverket betjänar samhällets transportbehov och väganvändarna. Uppmärksamheten har riktat sig på den kontinuerligt växande vägtrafikens behov. Vi har en hög servicenivå, men samtidigt har bl.a. vägtrafikens och väghållningens miljöskador ökat. Trafikministeriet beslöt 1994 om ett åtgärdsprogram för att minska trafikens miljökonsekvenser:

"Planeringen och skötseln av trafiksystemet bör bygga på förverkligande av varaktigt hållbar utveckling. Målet är en väsentlig, långsiktig minskning av trafikberoende miljöskador."

En väsentlig minskning av trafikberoende miljöskador kräver kraftiga satsningar. Många ändringar tar lång tid. Det är därför nödvändigt att välja en verksamhetslinje som möjliggör dem, oavsett om den på kort sikt leder till väsentliga förbättringar. Men utöver skadebegränsning bör planering, projektering, byggande och underhåll sikta på att den miljö som skapas är bestående. Man kan ställa höga krav på vägmiljön, skapa något som även kommande generationer värdesätter.

Vägverkets första miljöpolitiska program godkändes 1982, det andra 1992. Miljöpolitiken 1996 bygger på en granskning av 1992 års program. Miljöpolitiken styr verkets utveckling tillsammans med andra riktlinjer och strategier.

Enligt förslaget till förnyelse av Vägverkets organisation bildas en väghållarmyndighet och ett affärsverk. Om detta förslag förverkligas, svarar väghållaren för denna miljöpolitik. Miljöpolitiken förverkligas i praktiken genom väghållarens beställningar. När väghållaren begär anbud av producenterna, är det hur producenten hanterar miljöfrågorna en konkurrensfaktor med en viss tyngd.

Affärsverket utvecklar sitt eget miljöstyrningssystem.

C **VÄGVERKETS MILJÖPOLITIK**

Principerna för varaktigt hållbar utveckling styr Vägverkets verksamhet och utvecklandet av den. Som väghållare ansvarar Vägverket för väghållningens miljökonsekvenser och, tillsammans med andra, för vägtrafikens miljökonsekvenser.

Varje vägverksanställd svarar inom sitt verksamhetsfält för att miljömål och miljöansvar förverkligas. Vägverket utbildar, vägleder och inspirerar sin personal till ansvarsfullt arbete för miljö, hälsa, säkerhet och ekonomi.

Vägverket utvecklar planeringen av trafiksystemet i omfattande samarbete med alla berörda parter. Målet är en växelverkan mellan trafiksystem och omgivning, som stöder utvecklandet av en hållbar region- och bebyggelsestruktur.

Vägarna anpassas till miljön för att skapa en säker, fungerande och vacker helhet.

Vägverket utvecklar sitt miljöstyrningssystem. I vägbyggnad och underhåll tillämpas och utvecklas miljömässigt bästa ekonomiskt brukbara teknik.

Vägverket följer upp och utvärderar verksamhetens kvalitet och miljökonsekvenser, och informerar allmänhet och myndigheter om resultatet. Utvärderingen betjänar kontinuerlig utveckling av verkets verksamhet.

D MILJÖMÅL 2005

Principerna för varaktigt hållbar utveckling styr Vägverkets verksamhet och utvecklandet av den. Som väghållare ansvarar Vägverket för väghållningens miljökonsekvenser och, tillsammans med andra, för vägtrafikens miljökonsekvenser.

Varaktigt hållbar utveckling innebär att människornas grundläggande behov tillfredsställs på ett sätt som inte berövar kommande generationer möjligheterna att tillfredsställa sina. Tillväxtens kvalitet måste ändras så att den inte hotar miljön eller leder till slöseri med naturresurser. Väsentliga tillgångar måste skyddas och stärkas, teknikens utvecklingstrender ändras i nödig mån och teknologins risker måste behärskas.

Ekologiskt hållbar utveckling är anpassad till naturen, dess funktioner och mångfald, och till tillgången på naturresurser.

Ekonomiskt hållbar utveckling innebär att minska produktionens resursbehov, förbättra produkternas kvalitet och hållbarhet.

Socialt hållbar utveckling stärker och utvidgar människornas möjlighet att påverka sin egen livskvalitet.

Kulturellt hållbar utveckling är i samklang med de medverkandes kultur och värderingar.

Samhället förändras kontinuerligt; därigenom förändras också den hållbara utvecklingens mål. Nu påverkas vi i väsentlig grad av ökande internationell kommunikation, miljöavtal och -konventioner, Europeiska Unionens miljö- och trafikpolitik. Finlands miljölagstiftning utvecklas snabbt. Vägverket behöver utveckla sin verksamhet för att svara på de nya utmaningarna. Verksamheten måste finna sin plats i förhållande till andra färdmedels utvecklingsbehov samt till de tillgängliga resurserna.

Vägverket bygger och underhåller de allmänna vägarna. Vårt mål är att erbjuda alla väganvändare trygg och effektiv mobilitet: bilförare och transportörer, busspassagerare, cyklister, fotgängare, rörelsehindrade och andra. Vägverkets direkta ansvar gäller planering, projektering, byggande och underhåll av vägnätet. Vägverket är också en av de parter som gemensamt har ansvaret för vägtrafikens konsekvenser och tillsammans med övriga parter utvecklar vi miljövänliga lösningar.

Utgående från Vägverkets miljöpolitik har ett åtgärdsprogram 1997-2000 för miljön gjorts som utgångspunkt för enheternas verksamhetsplanering. Enheterna utreder miljökonsekvenserna av sin verksamhet, uppställer mål för utvecklande av den och planerar nödiga åtgärder.

1 ANSVAR OCH KUNNANDE

Varje vägverksanställd svarar inom sitt verksamhetsfält för att miljömål och miljöansvar förverkligas. Vägverket utbildar, vägleder och inspirerar sin personal till ansvarsfullt arbete för miljö, hälsa, säkerhet och ekonomi.

Mål 2005:

1.1

De vägverksanställda känner miljöpolitiken, sin verksamhets miljökonsekvenser och vad var och en kan göra för miljön. Vägverket stöder personalens kunskande och yrkesskicklighet med systematisk utbildning. Verket uppmuntrar också till deltagande i andras kurser och tar initiativ till utvecklande av yrkesutbildningen i branschen.

1.2

I Vägverkets ledning finns en för miljön ansvarig direktör och i varje enhet finns en ansvarig koordinator. De miljöansvariga har en för uppgiften lämplig utbildning och erfarenhet. Varje vägverksanställd förverkligar i sitt eget arbete ansvaret för miljön.

1.3

Vägverket stöder utvecklande av nya miljövänliga lösningar med initiativ- och innovationskampanjer. Vägsmiljötävlingen utvecklas till en återkommande översyn av kvaliteten på gator och vägar.

2 SAMVERKAN MELLAN TRAFIKSYSTEM OCH MILJÖ

Vägverket utvecklar planeringen av trafiksystemet i omfattande samarbete med alla berörda parter. Målet är en växelverkan mellan trafiksystem och omgivning, som stöder utvecklandet av en varaktigt hållbar region- och bebyggelsestruktur.

Trafikens nytta och skador bör fås i balans. Vägverket stöder utvecklande av kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik samt för miljön fördelaktiga transporter och transportkedjor. Vi söker också andra lösningar än byggande av nya vägar.

Mål 2005:

2.1

Vägverket samordnar tillsammans med de regionala miljöcentralerna och landskapsförbunden väghållningsplaner med regionala miljöplaner.

2.2

Vägverket betonar samverkan mellan färdmedlen och effektivt bruk av nuvarande vägnät. Vägverket tar initiativ till samarbete för att uppgöra trafiksystemplaner för stads- och tätortsregionerna. Planeringen siktar på att minska trafikens energiförbrukning och skadliga effekter, säkra kollektivtrafiken och förbättra gång- och cykeltrafikens servicenivå och säkerhet.

2.3

Vägverket utvecklar bl.a. programmeringen av vägplanering och projektering för att effektivera samarbetet med planläggningen. Vägverket erbjuder sin expertis för planläggningens behov.

2.4

I beslut om trafikarrangemang och hastighetsbegränsning beaktar Vägverket även deras inverkan på energiförbrukning, avgasutsläpp och buller. I områden där riktvärden för buller eller luftkvalitet överskrids vidtas förbättringsåtgärder.

2.5

Vägverket informerar tillsammans med andra som sköter information åt vägtrafikanterna om hur val av färdmedel samt körsätt och fordonsskick påverkar miljö och säkerhet. Vägverket deltar i projekt som erbjuder trafikanterna miljövänliga alternativ.

3 MILJÖANPASSADE VÄGAR

Vägarna anpassas till miljön för att skapa en säker, fungerande och vacker helhet.

När en väg byggs eller förbättras, bör den fylla stränga miljökrav. Vägen bör vara vacker och ge trafikanterna en bild av sin omgivning.

Mål 2005:

3.1

Vägverket svarar för sin del för bevarandet av naturens mångfald och undviker eller motverkar långvariga, irreversibla förändringar. Landskapsvården stöder mångfalden. Vägverket utvecklar naturliga landskapsvårdsmetoder. Naturen i skärgården och i norra Finland är särskilt sårbar och kräver speciell omsorg.

3.2

Vägverkets nya vägprojekt anpassas till landskap och stadsbild. Värdefulla landskapsområden och kulturhistoriska värden beaktas. Inom värdefulla landskapsområden med riksomfattande betydelse undviks nya vägprojekt.

3.3

Vägverkets vägprojekt stöder en enhetlig tätortsstruktur och säker trafik. Tätortsprojekt förverkligas tillsammans med kommunerna så, att administrativa gränser kan överskridas och centrala områden kan fredas från biltrafik. Vägverket planerar stadshuvudleder så att de anpassas till stadens måttstock.

3.4

Vägverket ställer klara kvalitetsmål för utformningen av vägmiljön. Vägar, broar, bullerskydd och vägutrustning bildar en enhetlig helhet, men målen bör specificeras för vart vägavsnitt där trafiken eller omgivningen ändrar karaktär.

3.5

Bullerbekämpning och andra skyddsåtgärder ingår i projektering och förverkligande av nya vägar. Vägverket utreder tillsammans med invånare och vägtrafikanter eventuella konflikter mellan skydds- och skönhetshänsyn och söker samförstånd i dem. Vägverket genomför de åtgärder för miljöskydd och miljöförbättring som gäller nuvarande allmänna vägar, i samarbete med myndigheter, invånare och markägare.

3.6

Vägverket säkrar miljöns kvalitet och snygghet vid områden eller objekt som är viktiga för vägservice, turism och vägupplevelse.

4 MILJÖSTYRNING

Vägverket utvecklar sitt miljöstyrningssystem. I vägbyggnad och underhåll tillämpas och utvecklas miljömässigt bästa ekonomiskt brukbara teknik.

Ett väl fungerande miljöstyrningssystem säkrar förverkligande av miljömålen.

Mål 2005:

4.1

Vägverket genomför systematisk bedömning av miljökonsekvenserna av projekt, planer och program, och säkrar att de väsentliga krav bedömningen påvisat också förverkligas.

4.2

Miljöstyrningssystemet fungerar som en del av kvalitetssystemet i alla enheter i Vägverket. Entreprenörer och leverantörer bör säkra miljöhänsynen i sin verksamhet.

4.3

Vägverket använder miljövänliga material, produkter och metoder. Deras miljökonsekvenser bedöms med beaktande av hela deras livscykel.

4.4

Vägverket utvecklar utnyttjande av befintlig markgrund och minskar grusanvändningen. Verket minskar antalet marktäktsområden genom en mera systematisk verksamhet och bättre samverkan mellan intressenter.

4.5

I samarbete med miljömyndigheterna utreder Vägverket kapaciteten hos grundvattenområdena invid vägar där vägsalt används, ser till att kapaciteten inte överskrids och bygger vid behov grundvattenskydd. Vägverket utvecklar tillsammans med övriga ansvariga riskhantering vid farliga transporter.

4.6

Vägverket utvecklar sin avfallshantering och minskar avfallsmängderna. Riskerna med förorenade markområden utreds.

5 KONTINUERLIG UTVECKLING

Vägverket följer upp och utvärderar verksamhetens kvalitet och miljökonsekvenser, och informerar allmänhet och myndigheter om resultatet. Utvärderingen betjänar kontinuerlig utveckling av verkets verksamhet.

Mål 2005:

5.1

Varje enhet svarar för att dess metoder, kvalitetskrav och normer är aktuella och stöder förverkligande av miljömålen.

5.2

Vägverket utreder väghållningens och trafikens direkta och indirekta konsekvenser för natur, människor och samhälle. Vägverket följer systematiskt upp projektens och övriga väghållningsåtgärders effekter. Uppföljningssystemet är en del av trafiksektorns informationssystem.

5.3

Vägverkets miljömål stöds av forskning och utveckling, vars resultat tillämpas effektivt. Vägverket deltar i nationella och internationella samarbetsprojekt.

5.4

Vägverket tar i bruk kriterier för bedömning av verksamhetens miljö-kvalitet. Kriterierna ingår i väghållningen styrsystem. En miljörapport görs varje år. I anknytning till rapporten utreder verket med sina samarbetspartner behovet att utveckla verksamheten och målen.

5.5

Vägverkets enheter upprätthåller omfattande samverkan med sina partner. Med några års mellanrum ordnar verket en bred diskussion kring de värderingar som styr dess verksamhet och mål.

E HUR MILJÖMÅLEN FÖRVERKLIGAS

Hur miljömålen förverkligas behandlas i **Vägverkets åtgärdsprogram för miljön 1997-2000**. Programmet är en av utgångspunkterna för hur enheterna planerar sin verksamhet. I programmet anges för vart och ett av målen en grupp åtgärder för perioden 1997-2000. Åtgärderna indelas i den centrala väghållarmyndighetens, den regionala väghållarens och produktionens byggnads- och underhållsåtgärder.

Åtgärdsprogrammets bas

Åtgärdsprogrammet för miljön utnyttjar vägdistriktens miljöpolitiska program, kartläggningen av miljön vid nuvarande allmänna vägar och de rekommendationer och program kartläggningen föranlett samt Vägverkets forsknings- och utvecklingsresultat för att definiera åtgärderna närmare.

Vägdistrikten har gjort upp miljöpolitiska program sedan mitten av 80-talet, beaktande verkets allmänna mål och varje områdes specifika behov. Till exempel minskningen av utsläpp av organiska kolväten, som ingår i förverkligandet av mål 4.3, omfattar bl.a. att vägmarkeringsfärger med organiska lösningsmedel ersätts av vattenbaserade emulsionsfärger, och vägdistriktens program visar att detta i huvudsak kan göras 1998.

Kartläggningen av miljön vid nuvarande allmänna vägar startade 1992 med buller- och grundvattenskyddsutredningar. Nu ingår också tätortsutredningar, naturskydd, landskapsskydd och skydd av kulturhistoriska miljöer vid allmänna vägar i hela Finland. Kartläggningen har legat till grund för vägdistriktens behovstuderingar och de har i sin tur tagits upp i mål 3.5.

Genomförande av skyddsåtgärderna betyder bland annat

- att 15 km bullerskydd årligen byggs vid nuvarande vägar
- att 15 km grundvattenskydd byggs årligen
- att 10 tätortsprojekt samt 10 natur- eller landskapsskyddsprojekt startas årligen
- att andra åtgärder utförs enligt kommande utredningar.

Ett av Vägverkets strategiska forsknings- och utvecklingsprojekt är "Trafik och markanvändning". Trafiksystemsplaneringen har utvecklats i detta projekt som ett verktyg att integrera planer och program för alla färdmedel med markanvändningsplaneringen i stads- och tätortsregionerna (mål 2.2). Åtgärdsprogrammet utgår ifrån att trafiksystemplaner gjorts eller görs år 2000 för alla stadsregioner med över 50 000 invånare.

Några exempel ur åtgärdsprogrammet för miljön

För att förverkliga vilket mål som helst, men i synnerhet när målen ställer så stora krav som miljökvaliteten innebär, är *uppslutning kring målen* väsentlig. Åtgärderna under punkt 1.1 betonar utbildning och samverkan för att stärka miljömedvetande och personalens miljökunskande. I anslutning till 1.2 definieras ledningens, miljöansvarigas och den övriga personalens ansvar. Till 1.3 hör utvecklande av Vägverkets vägmiljötävling tillsammans med kommunerna, införande av den regionala väghållarens miljöpris och främjande av miljöinnovationer.

I september 1996 avgörs Vägverkets andra vägmiljötävling. Denna gång gällde tävlingen vägar i byggd miljö. 20 förslag har lämnats in av vägdistrikten. Tävlingen avses utvecklas så att även städernas och kommunernas gator och vägar samt enskilda vägar deltar. Finska Vägföreningen har också tagit initiativ till detta.

Vi har kommunal självstyrelse och kommunernas ställning är i princip stark. Det betyder att kommunbornas stämman blir hörd, och beslut om resurser och verksamhetslinjer tas på lokal nivå, men det betyder också att nätverksutbyggnadens resultat är beroende av hur man kan samarbeta med 455 kommuner, som var och en har det fulla ansvaret för sin markanvändningsplanering. En vägplan (arbetsplan) kan inte fastställas, om den är i strid med stads- eller byggnadsplan.

Integrering av vägplanering och -projektering med markanvändningsplaneringen förutsätter därför nära samarbete mellan Vägverket och kommunerna. Trafiksystemplaneringen berördes ovan. I mål 2.3 anges att Vägverket utvecklar bl.a. programmeringen av vägplanering och projektering för att effektivisera samarbetet med planläggningen. Vägverket erbjuder sin expertis för planläggningens behov. I åtgärdsprogrammet ingår på denna punkt följande:

Centrala väghållarmyndigheten:

- 1997- Utvecklar på basen av resultaten i projekten Trafik och markanvändning och Väghållningens samhällskonsekvenser samarbetet med markanvändningsansvariga.
- 1999-98 Utvecklar samarbetsmetoder för väghållningsplanering och samråd i projekt.

Regionala väghållarna:

- 1997- Utvecklar kopplingen mellan vägplanering och -projektering och markanvändningsplaneringen. Programmerar planering och projektering så att den svarar mot markanvändningsplaneringens takt och behov.
- 1997- Förbättrar sin sakkunskap om markanvändningsplaneringen.
- 1997- Stöder i utlåtanden om planer och undantagslov och i förhandlingar konsekvent en enhetlig samhällsstruktur.

Målet är att planerna har en lämplig hierarki i trafiknätet, ändamålsenlig separation av motorfordons- och annan trafik, bra lokalisering av verksamheter samt att uppkomsten av nya miljöproblem förhindras.

Vägverket utgår från att kommunerna själva fattar de väsentliga besluten om hur stads- och tätortsregionerna utvecklas vidare. Vårt ansvar och vår sakkunskap stöder denna process.

Skyddet av biologisk mångfald har fått en framträdande roll under de senaste åren. Vägbyggen har uppenbara följder för naturen och för arternas fortbestånd. Allmänna vägar är visserligen inte alltid den största faktorn. Vi har 77 000 km allmänna vägar, men därtill finns 410 000 km andra vägar, av dem 395 000 km enskilda vägar och skogsbilvägar. Men allmänna vägars konstruktionsstandard och trafikmängd gör att de är i en klass för sig som riskfaktor för särskilt djurlivet. Vägverket startade ett projekt om naturpåverkan 1989. Bland annat behandlas motorvägarnas påverkningar i fyra pågående uppföljningar.

Mål 3.1 anger bl.a. att Vägverket bevarar naturens mångfald och undviker eller motverkar långvariga, irreversibla förändringar. Åtgärdsprogrammet innehåller bl.a. följande:

Den centrala väghållarmyndigheten:

1997- Säkrar att viktiga naturmiljöer och hotade arter beaktas i planeringen av väghållning och vägnät. Utvecklar metoder för att utreda hänsyn som är viktiga för naturens mångfald, projekteringslösningar som stöder mångfalden och metoder för att motverka förändringar.

1997 Definierar principerna för programmet för skötsel av natur vid väg i samarbete med miljömyndigheterna.

Den regionala väghållaren:

1997-2000 Uppgör och genomför ett program för återställande och skötsel av naturmiljön vid vägarna: kartläggning 1993-96, skydd av värdefulla områden 1997-99, områdesvisa skötselplaner 1998-, återställande åtgärder 1999-.

1997- Utvecklar beaktande av naturens mångfald i vägprojekteringen i samarbete med regionala och lokala miljömyndigheter, experter och organisationer. Förverkligar projekt som stöder mångfalden och tryggar arternas bestånd.

Byggande och underhåll:

1997- Utvecklar vägkonstruktioner och metoder som begränsar eller motverkar förändringar i naturen. Minimierar skador på växtlighet under byggande genom att skydda träd och känslig växtlighet samt genom att undvika stora förändringar i ytvattenflöden.

Miljökonsekvensbedömningen (MKB) är ett värdefullt redskap för att utveckla miljöanpassad planering och projektering. Vägverket har gått i täten i tillämpning av MKB på projekt. Redan innan MKB-lagen trädde i kraft 1994 prövades dess stadganden i flera projekt, i nära samarbete med miljömyndigheter, kommuner, meborgarorganisationer och allmänheten.

Utöver de stora projekt lagen gäller, tillämpas ett förenklat bedömningssystem på mindre projekt, för att säkra att lokala miljöhänsyn beaktas i ett tidigt skede. Vägverkets MKB-riktlinjer publicerades 1992 och förnyas 1995-96. Miljöbedömning av planer och program utvecklas i samarbete med trafikministeriet. Vägverket deltog i ministeriets arbetsgrupp för miljökonsekvensbedömning av den nordiska triangeln. Gruppen gjorde 1995-96 en av det europeiska TEN-nätets första transportkorridorbedömningar med beaktande av olika färdmedel.

Mål 4.1 anger att Vägverket genomför systematisk bedömning av miljökonsekvenserna av projekt, planer och program, och säkrar att de väsentliga krav bedömningen påvisat också förverkligas. Åtgärderna är:

Den centrala väghållarmyndigheten:

- 1997- Utvecklar MKB-metoder och riktlinjer vidare.
- 1996-98 Utvecklar konsekvensbedömningen av ekonomi- och verksamhetsplaner och vägnätsplaner och innefattar bedömningen i planeringen.
- 1997- Utvecklar metoder för att säkra beaktande av bedömningens resultat i konstruktionsplaneringen.

Den regionala väghållaren:

- 1997- Bedömer alla projekts miljökonsekvenser i ett möjligast tidigt skede. Utvecklar sitt MKB-kunnande och miljöutredning särskilt i lokala projekt. Granskar tillsammans med miljömyndigheterna utredningarna i tidigare gjorda projekthandlingar och kompletterar eventuella brister.
- 1999 Tillämpar strategisk bedömning på väghållnings- och vägnätsplanering. Överenskommer med region- och generalplaneansvariga samt miljömyndigheterna hur bedömningen görs på olika nivåer.

Produktionen:

- 1997- Kontrollerar före byggprojekt vägplaneringens miljöaspekter. Om problem eller brister noteras, informeras beställaren omedelbart.

Mål 4.3 tar bl.a. upp *livscykelanalys* (LCA) för vägprodukter och metoder.

I produktionen knyts MKB och LCA samman så, att både den givna miljöns krav och också de föreslagna byggnads- eller andra åtgärdernas miljöhänsyn beaktas. Även på internationell nivå är LCA ännu under utveckling. Vägverket medverkar i utvecklingsarbetet, bl.a. genom att delta i den finska kommittén för beredning av miljöstyrningsstandardisering (ISO 14000-serien). Åtgärdsprogrammet förutsätter att livscykelanalyser av de viktigaste materialen och metoderna gjorts 1999.

Minskat bruk av sten och grus i vägbygge (jfr. mål 4.4) är ett av huvudmålen för Vägverkets och Tekniska Forskningscentralens (VTT) "Vägstomme- och ytmaterial"-program (TPPT, 1994-2000). Dessutom ingår utvecklande av användningen av industrins biprodukter och avfall i handels- och industriministeriets "Miljöteknologi"-program. Vägverket deltar i projektet "Återbruksväg" i detta program.

Mål 5.1 behandlar *kontinuerlig utveckling*. Vägverket använder miljörevision, uppföljning, miljökvalitetsindikatorer (jfr. mål 5.4), jämförelser med andra företag (benchmarking) och oberoende bedömare för att få en fast data- och erfarenhetsbas för utvecklingen.

ISBN 951-726-251-5
TIEL 8000122R