

## Beräkning av CO<sup>2</sup>-utsläpp för grusning och beläggning

Hur stora CO<sup>2</sup>-utsläpp orsakas av att underhålla grusvägen respektive att belägga vägen? För underhållet behövs 1000 ton grus vart tredje år, som fraktas ca 10 mil från Småland. För beläggning behövs närmare 2500 ton makadam från Gillberga stenbrott, en sträcka på 2 mil om man kör via Löttorp. CO<sup>2</sup>-utsläppen för grustransporterna uppskattas till 14,6 ton, medan transporterna av makadam skulle ge 7,3 ton. Således dubbelt så stora CO<sup>2</sup>-utsläpp vid en grusning som vid beläggning av vägen.

Vi har räknat med 60 gram CO<sup>2</sup> per tonkilometer (Transportstyrelsens riktvärde) samt en fordonsvikt utan last på 25 ton och totalvikt med last 60 ton (uppgifter från Böda Cement som utförde senaste grusningen).

CO<sup>2</sup>-utsläppen för arbetet med att lägga på grus och makadam och bearbetningen är svårare att beräkna, men torde vara ganska likvärdiga. Grusningen måste upprepas vart tredje år medan beläggningen förmodligen behöver ett nytt ytskikt, med en mindre mängd stenkross, efter tio år. Grusvägsskötseln innebär vidare skrapning 2-3 gånger per år, följt av saltning och vältning.

Slutsats: innan utsläppsfria motorer kommer att vara i bruk i tyngre fordon så har grusvägsskötseln medfört minst dubbelt och kanske flera gånger större CO<sup>2</sup>-utsläpp än vad en beläggning med IM skulle orsaka.