

BULLETTINEN

RIKSFÖRBUNDET ENSKILDA VÄGARS MEDLEMSTIDNING

Sommaren

Vad vore sommaren utan grusvägar?

– även utan bilar

I sommar kan föreningen
bjuda på en bättre väg

**SOMMARBILAGA
MED KORSORD**



Text: Anders Ostberg

Vad vore sommaren utan grusvägar?

Inför varje sommar så hör många medlemsföreningar av sig med frågor om underhåll av grusvägar. Här följer lite tips och råd till er hur sommarunderhållet bör gå till samt tips för att bibehålla och återställa vägens egenskaper. Att vårda och underhålla en välskött och vacker grusväg är en kulturell välgärning i vårt sommarlandskap!

Men först lite historia. Att grusvägen som väg betraktad är gammal finns det belägg för så långt tillbaka som till bronsåldern. Att påföra grus som underlättar för den som ska ta sig fram på vägen var förmodligen den första underhållsåtgärden någonsin. Grusvägen är alltså gammal och det kommer troligen att finnas grusvägar under överskådlig tid framöver. Den är i många fall mest ekonomisk och enklast att underhålla och, sett ur mångas synvinkel, också den vackraste vägen i den svenska landskapsbilden.

Det är inte så länge sedan många allmänna vägar hade slitlager av grus. I takt med att bilismen utvecklades, och fler och fler fick möjlighet att köpa bil, ökade också kravet på framkomlighet. Gamla grusvägar byggdes om, förstärktes och försågs med någon typ av asfaltbeläggning. Det finmaskiga vägnätet (de enskilda vägarna) är idag fortfarande vägar som i stor utsträckning har grus som

slitlager. Det gäller skogsbilvägar, men även många enskilda vägar som dagligen trafikeras av både boende och de som sköter näringslivets transporter.

Det är många ingående parametrar att tänka på när vi ska planera för underhållet. Vi ska hyvla, dammbinda, röja, grusa, dikesrensa, kantskära, trumunderhålla och sist men icke minst packa.

Hyvla och grusa din väg

Börja med en hyvling av körbanan tidigt på våren då vägen fortfarande är fuktig. Här är det viktigt att vägen djuphyvlas ner till botten på eventuella gropar och att därefter forma till vägen så att ett godtagbart tvärfall fås. Sträva efter ett tvärfall på minst 3 procent. Detta är av yttersta vikt så att vatten inte står kvar på körbanan. Vid behov kompletteringgrusas vägen vid detta tillfälle, så att slitlagret blir cirka 5 centimeter tjockt. Slitlagrets viktigaste uppgifter är att avleda vatten från körbanan ut till diken samt att skapa en god komfort för alla trafikanter. Dessutom bryts gruslagret ned kontinuerligt genom att bilhjulen krossar de övre kornen. På så sätt uppstår brist på stenmaterial och överskott på sand.

Dammbind

Dammande vägar skapar alltid problem, både ekonomiska och miljömässiga. Vägen dammar för att de allra

finaste partiklarna i slitlagret förlorar sin sammanhållande förmåga att binda ihop. De allra flesta grusvägar bör dammbindas. Kanske inte den väg som har få fordon per dygn, men i vart fall är dammbindning till nytta när dammet börjar bli en olägenhet.

I princip är det två dammbindningsmedel som används mest på den svenska marknaden: kalcium- och magnesiumklorid. Båda dessa medel är hygroskopiska, vilket innebär att de tar åt sig och binder stora mängder fukt från omgivningen. Förutom dessa två salter används bitumenemulsion och lignosulfonater (lignin). Salternas goda förmåga att binda fukt gör att dessa är lämpliga att använda. Bitumenemulsionen och lignin fungerar i princip som ett lim som binder ihop finmaterialet i slitlagret.

På grund av skyddsföreskrifter och andra lagringsproblem är det i de flesta fall mest ekonomiskt att köpa dammbindningsmedlet direkt utspjutt på vägen av en lokal åkare på orten. Här är det viktigt att samordna hyvlingsåtgärder med dammbindning. Efter avslutad hyvling/grusning/dammbindning finns det skäl att försöka packa den tillformade vägytan. I och med att materialets täthet ökar blir ytan motståndskraftig mot slitage. I brist på vält kan man försöka utnyttja hyvel och lastbil som växelvis får köra över hela ytan.

Flickning – laga potthål

Flickning Innebär att potthål på en grusväg lagas för hand. Hålen fylls igen med hjälp av en skyffel och ett lämpligt material som blandas med dammbindningsmedel. Metoden används när en grusväg har enstaka hål och

det är långt kvar till nästa åtgärd med väghyveln.

Röjning och slätter

Vegetation behöver regelbundet tas bort i sid- och höjldled för att förbättra sikt, framkomlighet och för att hindra vattenavrinning och upptorkning. Röjning av lövträdsrik vegetation sker helst på försommaren, eftersom detta förhindrar uppkomsten av stubbskott. Röj inom det så kallade vägområdet till minst 4,6 meter ovanför körbanan och till en bredd av 2 meter utanför körbanekanten (kolla i ert anläggningsbeslut vad som gäller för ert vägområde och eventuell ytterligare röjningsrätt).

Dikning och kantskärning

Väl fungerande diken är en förutsättning för att vägen ska fungera på ett tillfredställande sätt. Med tiden slamar diken igen genom att grus, sand och jord spolats loss från väggkanten. Dikesrensning innebär att både kantskärning och rensning sker regelbundet. Sträva efter ett dikesdjup på minst 50 centimeter.

Glöm inte att titta på våra informativa filmer på vår Youtube-kanal om hur ni ska ta hand om er grusväg. Där hittar ni bland annat filmer om hyvling och dammbindning.

Långsterbodarna 4

Rexforsen 3



Text: Anders Östberg, foto: Mikael Näslund

I sommar kan föreningen bjuda på en bättre väg

Intervju med Kjelle Sjögren, vägfogde för Rexfors-Stadsviks SFF

Berätta lite om er vägförening

Vi ansvarar för en 4,5 kilometer lång grusväg i Bergsjö i norra Hälsingland. Det finns 20 fastigheter längs vägen.

Varför har du engagerat dig i föreningen?

Jag har engagerat mig i föreningen för att vi är så få och att jag hade lite erfarenhet av lastbilskörning och grusvägar.

Ni har fått extra statsbidrag för att renovera vägen. Berätta varför och hur ni gjorde för att få bidraget.

Vintern för tre år sedan hade vi otroligt mycket snö, uppåt 130 centimeter, vilket medförde många turer för plogbilen. Jag var tvungen att be snöröjaren om anstånd med betalningen tills vi fick statsbidraget. Sedan dess känns det som att vi kom på ekonomiskt obestånd, våra pengar räckte bara till snöröjning och halkbekämpning. Andra åtgärder som byte av trummor, dikning och förbättring av slitlager kunde vi inte göra.

För att förbättra ekonomin var vi tvungna att se över vilka utgifter föreningen hade, vi tog på oss mer ideellt arbete samt tog tag i andelstalen ordentligt och

fick höja väavgiften ett par gånger. Ett exempel på hur vi sparade pengar var att en händig fastighetsägare byggde en vägs-ladd som vi turades om att dra med våra privata traktorer. Det gjorde att vi bara leja in en väghyvel ett par gånger per år.

Men trots detta var jag tvungen att undersöka om vi kunde få någon mer hjälp och läste du i REV Bulletinen om särskilt driftsbidrag från Trafikverket. Vår handläggare Emil kom ut och besiktigade vår väg, och glädjen blev stor när vi fick beskedet om att vår förening var berättigade till dessa pengar! Det särskilda driftsbidraget fick vi för att upprusta bland annat flera trummor som ligger under vår väg.

Några extra tankar kring sommaren, får ni mer trafik till och från sommarstugorna?

På sommaren fördubblas trafiken på vår väg, så det känns extra bra nu att föreningen kan stoltsera med en säker och upprustad väg. Sedan vi har bytt trummorna, förbättrat dikena och köpt mera grus känns det som att vi har kommit ikapp med väghållningen igen. Ett stort tack till Trafikverket som gett oss förutsättningarna för en bättre väg.

NÄR STIGARNA ERSATTES AV LANDSVÄG

Text & bild: Nils G. Ohlson

Att färdas på vattnet är bekvämt och energibesparande. Det vet kustbor och skärgårdsbor. Att färdas över land på en bergig skärgårdsö kan däremot vara knepigt. Min mamma var född på Möja år 1903. Där fanns kyrka, skola, ångbåtsbrygga och till och med en liten affär, så behovet att lämna byn var inte så stort. Men skolan låg nästan en kilometer från hennes hem, och dit fick barnen "karta" över berghällarna och över stock och sten. Man passerade "Skuttusbranta", som än i dag är en ganska svår passage för små barn. Vintertid kunde det vara extra svårt, med lyktan i hand, om man ens ansåg sig ha råd med stearinljus i den och om ljustet inte blåstes ut i stormen. Ännu värre väg hade barnen från Hamn, en by som ligger på andra sidan ön. Att de uteblev från skolan, om vädret var dåligt, kunde accepteras.

På 1920-talet hade man tröttnat på de små stigarnas dåliga framkomlighet. En landsväg byggdes längs Möjas östsida från Berg i söder till Långvik i norr. Förbi Kyrkviken drogs vägen nära vattnet. En björkallé planterades där – den skulle ge en vacker anblick vid färd mot den närbelägna kyrkan. Men björkarna tålde inte salt- eller bräckvatten, så träden på sjösidan vissnade ganska omgående, medan de på andra sidan vart kvar och står där än i dag – vägbanken skyddade dem mot saltet. Och lättnaden var stor med den nya vägen: när mamma var ung, hade man för att ta sig till kyrkan antingen fått hoppa på stenar utlagda i Kyrkviken eller vid högvatten

löpa runt hela "lötan" (sankmarken vid vikens innersta del) förbi Klockarbacken och Långfredan.

Öns landsväg kom att i början trafikeras mest av fotgängare och cyklister. Några få bilar letade sig ut till ön, handelsman Ström hade skaffat en av de första. I mitten på 1900-talet hade man till och med fått busstrafik! Öns bussars historia finns noggrant dokumenterad av en bussentusiast och är riktigt spännande läsning! I dag möter man på vägen fyrhjulingar, enstaka flakmoppar samt ett otal bilar.

Vintern 1965-66 utfördes en märklig transport på vägen. Ett mindre ånglok hade lämpats av på Möjströms brygga och skulle förflyttas 880 meter längs landsvägen upp till Berg. Förflyttningen skedde etappvis, några hundra meter i taget. Loket var inte påeldat utan fick bogseras på utlagda spårpaket. Dragkraften utgjordes av en Grälle-traktor, men tidvis fick öns lastbil rycka in. Och vid ett tillfälle ute på själva bryggan faktiskt av öns buss! Nedanför kyrkan passerade transporten en vårsöndag, dess värre precis under gudstjänsttid, vilket gjorde några äldre möjabor något betryckta, för kyrksamheten var vid denna tid utbredd på ön – man skulle inte vanhelga vilodagen med onödigt arbete. Och att loket var ett hobbyprojekt, som krävde ägarens insats på dennes fritid, sjönk inte in i möjabornas medvetande med detsamma.

Nisse

