

## Rapport om förbättringsåtgärder av enskild väg

Jag har, på uppdrag av Skärets samfällighetsförening tittat på två enskilda vägföreningars lösning av kvalitetsuppgrädering med dammbindningsmetod Y1G.

Lövöuddens samfällighetsförening (fortsättningsvis kallad L) var tidigt ute med denna metod. Två drivande personer i denna satsning hade båda sin yrkesbakgrund i Vägverket, nuvarande Svevia. Svevia utförde det slutliga arbetet.

Jag har även jämfört erfarenheterna från motsvarande vägförsegling på Brännölandets samfällighetsförening (fortsättningsvis kallad B).

Av de intervjuer som jag gjort har jag dragit två slutsatser som jag bedömer som nyckelfrågor som jag kommer att resonera kring; nämligen:

1. **Erfarenheterna av Y1G**
2. **Finansieringen**

Själva det praktiska arbetet och kostnaderna tycker jag finns väl redovisad i Uno Ögrens studie som visserligen är ett par år gammal och därför måste uppdateras ekonomiskt. Därför lämnar jag den tekniska detaljbiten åt sidan.

### **ERFARENHETERNA.**

**Förening L** har tydligen goda erfarenheter av Y1G. Vägen har hållit bra, underhållskostnaderna/drifstkostnader har minskat. Vikten av ett bra grundarbete är A och O.

Dikning och åtgärder för att minimera tjälproblem är ytterst viktiga. Av allt att döma har markförhållandena varit förhållandevis goda och grundinsatserna föredömligt utförda eftersom man fortfarande tycker att åtgärden var en bra satsning trots att man var något av pionjärer.

**Förening B** är, såvitt jag tolkat mina uppgiftslämnare korrekt, inte lika tillfreds. Förseglingen ligger närmare i tiden men skadorna är fler och mer omfattande. Sannolikt är grundarbetet på vägen inte lika välgjort. I dagarna kommer styrelsen att samlas för att föreslå nya åtgärder med dikning nya trummor osv. Tunga transporter är ett annat aber. Vid tex nybyggen belastas ju vägarna extra hårt och det har visat sig hos B.

Jag har också tagit del av rapporter/debatter om Y1G eller beläggning, via REV i Bulletinen, och tydligt är, att uppfattningarna är många och varierande. Helge Johansson från en vägförening i Bohuslän- också med förflutet i Vägverket – är minst sagt skeptisk till Y1G. Han drar exempel på vägar där man **gjort om** Y1G- åtgärden och **belagt vägen** tex med IM40 eller ändrat tillbaka till traditionell **grusväg**. Helge J menar, att vägar med mycket lite trafik kan möjligen lägga Y1G.

### **FINANSIERINGEN**

L som var stadd i kassa finansierade T1G utan lån. Såvitt jag förstår var individuella insatserna ganska stora och upphandlingen av arbetet mycket framgångsrikt. Bland annat var förseglingen förknippad med bra garantier vilket betydde att Svevia förband sig att göra justeringar och lagningar av slitbanan.

B har inte kommit undan lika ”billigt” bl.a p g a mindre lyckat grundarbete.

B lånade upp pengarna för förseglingen, men kommer troligen inte att ta lån de kommande nya åtgärderna. ( Beslut inte fattat när detta noteras 11 mars. Vägfogde Bjurbäck är källa)

### **Kommentar av rapportförfattaren:**

Finansieringen är alltid en delikat fråga. Vilka ska betala vad och hur mycket? Och i vilken takt ska ett eventuellt lån betalas igen. Vad är en anläggningskostnad och en årsdrifstkostnad.

Är andelstalen tillämpliga på samma sätt vid alla åtgärder?

Ska kommande väganvändare köpa in sig i med tex ett KPI-grundat inträdesbelopp?

(Vi på Skäret har ju också en vägbelysningsanläggning som betingar ett visst värde.)

Ska hela vägsträckan åtgärdas vid ett tillfälle. Att fördela åtgärderna över flera år är kanske inte helt klokt även om det kan vara klokt att sprida kostnaderna för medlemmarna

Som i så många andra situationer finns det inget rätt beslut. Men det mycket framgångsrikt att fatta det minst dåliga. För att fixa en bra men billig väg måste man vara lyhörd, påläst och väga för och emot.

Lycka till styrelsen och alla vi andra!

Sture Karlsson