

Angående de akuta behoven av åtgärder på Truskärsvägen

2017-01-30 / Magnus Bergström, Truskärsvägen 1 B

Bakgrund och skäl

Jag har sedan i april 2016 talat med både grannar och några av styrelsens medlemmar om de bekymmer som den låga kvaliteten i Truskärsvägens nedre del vållar. Jag är medveten om att dessa frågor delvis har diskuterats vid tidigare årsmöte, då jag inte hade möjlighet att delta, men inte ur det perspektiv jag presenterar här och min motion får därför hanteras som en ny. Vi har nu 10-12 bebodda fastigheter längs den delen av vägen, samtidigt som mycket tung lastbilstrafik rullar varje vecka i stort sett varje dag, och som en naturlig konsekvens av byggandet och det ökande antalet boende, har även bygg-, service- och persontrafiken nu ökat under året. Redan nu rör sig ett tiotal små barn i området. Som pensionär har jag kunnat vara hemma i stort sett alla dagar och direkt upplevt konsekvenserna av såväl den dåliga vägen som både den tunga och lätta trafiken:

1. Det är uppenbart att trafiksäkerheten för lekande barn, skolungdomar och andra gående är låg. Att det är både farligare och mindre bekvämt att ta sig fram under vintern inser var och en. Fler människor än tidigare ska gå till och från bussar, samtidigt som fler fordon ska ta sig fram på en vägsträcka utan mötesplatser. Tidigare har möten kunnat ske med hjälp av de ytor som nu är infarter till bebodda fastigheter. Den modellen är inte längre möjlig.

2. Tyvärr har jag noterat att många kör fort, inte alla, men tyvärr även en del boende i området. Det finns nu fler skolbarn som måste kunna ta sig tryggt till och från bussen även i vintermörkret, och risken för en olycka oroar. Den kan inträffa när som helst och kan få förödande konsekvenser även vid 30km/tim.

3. Det kommer allt oftare att uppkomma besvärliga trafiksituationer med möte emellan lastbil och personbil. Utan mötesplatser, vem ska då backa 2-300 m? Räkna inte med att lastbilen kommer att göra det. Risken att någon kommer snett och i mörkret backar ner i det djupa diket är uppenbar.

4. Vägen har inte bärighet för de 32 ton tunga lastbilar som många gånger varje vardag kör fram och tillbaka. Risk för sättningsskador på vatten- och avloppsledningar föreligger där dessa korsar vägen. Även efter de lagningar som utförts uppstår tryckslag från vägen in i våra fastigheter, ibland så att saker i skåpen skramlar. Risk för sättningsskador kan därför inte uteslutas även om husen är pålade; pålningen är till för att öka markens bärighet för husens tyngd och kan inte hindra tryckslag i sidled från vägen. Detta kan inte få fortgå. Jag har som de flesta har sett personligen fyllt i gropar nästan varje vecka under första halvåret, fram till dess att huvuddelen av groparna asfalterades över i augusti. Den del av vägen förbi fastigheten 1A som inte reparerades i somras åtgärdades slutligen i december. Risken är dock mycket stor att dessa ytliga reparationer kommer att spricka upp igen under våren om den mycket tunga trafiken tillåts fortsätta, särskilt i kombination med fortkörande person- och servicefordon. Fastigheterna längs Truskärsvägens raksträcka kommer då återigen att erfara vibrationer och tryckslag varje gång en lastbil kör igenom. Detta är naturligtvis inte acceptabelt.

Enligt vägutredningen som är en del av förrättningsbeslutet 2015 ska vägarna hållas öppna för allmän trafik, men den säger också att standarden för närvarande är "mycket låg" och ska underhållas så att "transporter till och från bostadsfastigheterna kan genomföras på ett trafiksäkert sätt". Vidare sägs att "vid tidpunkter då vägens bärighet är nedsatt ska anläggningssamfälligheten ha rätt att avlysa tyngre trafik". Som exempel anges tjällossning och längre regnperioder.

Utredningen anvisar alltså både möjlighet och tillåtlighet för vägföreningen att på grund av trafiksäkerhetsskäl och vägens dåliga bärighet begränsa fordonens storlek och vikt i princip hela vinterhalvåret; oktober-december för regn, december-februari för trafiksäkerhet, och mars för tjällossning.

I dokumentet står även att läsa att "Förbättringar och standardhöjningar enligt vägutredning ska utföras snarast, men senast inom fem år efter det att anläggningsbeslutet vunnit laga kraft". Den formuleringen innebär uppenbart att arbetena ska utföras snarast om inte särskilda skäl föreligger, annars hade ordet "snarast" inte funnits med i meningen. Det allmänna och hela tiden pågående bostadsbyggandet är naturligtvis inräknat i beslutet och är därför inte ett sådant särskilt skäl. Utgångspunkten för anläggningsbeslutet måste därför vara att arbetena skulle utföras snarast. Beslutet har vunnit laga kraft och är nu mer än ett år gammalt och vi befinner oss därför nu i den senare delen av vad som skulle kunna anses vara "snarast".

Utredningen beräknar också trafiken till ca 100 timtrafikfordon dvs väl över gränsen 250 ÅDT som anges i VGU. Beläggningens kvalitet och vägens bärighet kan därför på förfrågan specificeras av Vägverket.

Om Truskärsvägen skulle klassas som BK3 vilket är rimligt med hänsyn till vägutredningens bedömning av vägens kvalitet som "mycket låg" och vad som kan avses med målet "mindre god standard", kunde trafiken sakligt kunna begränsas av föreningen till maximal fordonsvikt 22 ton istället för de 32 ton som makadamleverantörer och schaktmassetransportörer nu hävdar och använder för fyraxlade fordon, vilket så gott som samtliga lastbilar som trafikerar vägen är.

Min begäran är således

- 1) Att föreningen omedelbart och med hänvisning till citaten ovan ur anläggningsbeslutets underlag, begränsar trafiken till fordon med totalvikt av högst 22 ton inklusive last.
- 2) Ytterligare förstärkningsarbeten, med hänvisning till förrättningsbeslutets uppdrag till samfälligheten att snarast utföra förbättringar, omgående göres av Truskärsvägens nedre del, i enlighet med gällande norm för svenska vägar öppna för allmän trafik, och med målet att i första hand uppnå bärighet motsvarande minst BK3-väg för 22 ton, eller i andra hand den högre och mer kostsamma standard som krävs för bärighet för 32 tons trafik.
- 3) Minst en provisorisk mötesplats omgående anlägges, sannolikt bäst där bäcken svänger eller på grönytan på motstående sida av vägen. Om mötesplatsen göres relativt lång kan den också göras som en böj och därmed fungera som fartreducerande.
- 4) Att skyltning med varning för lekande barn och med uppmaningen att köra sakta sätts upp omgående.

Dessa fyra åtgärder är absolut nödvändiga för att höja trafiksäkerheten och för att undvika skador på närliggande fastigheter. Vi vill ju inte att skador ska uppstå vare sig på människor, fastigheter eller anläggningar, eller hur? Efter samtal med Trafikverket är det min bedömning att Vägföreningen är juridiskt och ekonomiskt ansvarig om skador uppkommer på de berörda fastigheterna pga otillräcklig bärkraft och bristande underhåll av Truskärsvägen, på principiellt samma sätt som gäller skötselansvarig för allmänna vägar. En ordentlig insats omgående i förbättring av Truskärsvägen är därför bättre ekonomi för föreningen än att vänta och möjligen hamna i en skadeståndsprocess.

Magnus Bergström
medlem, Truskärsvägen 1B, Tjuvkil 1:187.
