

Policydokument: Beslut på årsstämman 19 juni 2022, att gälla tills vidare

Väghållning Sanda Byalag

1. Teknisk utformning (grus, asfalt, vägbredd o s v)
2. Driftformer
3. Driftnivå (som t ex periodicitet på dikesslätter, skrapning, snöröjningsambition osv)
4. Driftområden
5. Fartbegränsning
6. Parkering
7. Statligt stöd
8. Skyltning

1. Teknisk utformning

Vi har idag obelysta grusvägar i området med varierande bredd. Som mest strax under 6 m och som minst ca 4 m. Ingen förändring av nuvarande grundläggande tekniska utformning föreslås.

- Tegelslagarvägen är ett undantag. Den har belysning mellan Sandavägen och in mellan de sju villorna. Vägavsnittet mellan villorna är också asfalterat (ca 130 m). Belysning tillkom i samband med villaexploateringen och ingår i en egen samfällighetsförening vilken drivs av ägarna till de sju villorna. Villorna uppfördes 1981-1982. Belysningskostnaderna belastar således inte SBS och ga:8. Enligt tillgängliga uppgifter utfördes asfalteringen troligen 1988 eller 1989, helt på bekostnad av de sju fastighetsägarna längs Tegelslagarvägen. En skriftlig överenskommelse mellan SBS och Tegelslagarvägens Samfällighetsförening ska upprättas om de särskilda förutsättningarna kring deras egna investeringar, vilka kostnadsmissigt inte ska belasta ga:8.

2. Driftform

Föreningen ska ha avtal med entreprenör (-er) som utför löpande sommar- och vinterunderhåll. Antingen med egna maskiner och fordon eller i samverkan med inhyrda resurser för t ex väghyvling och dikesslätter. Åtgärder utförs av entreprenören efter avrop från den eller de personer som utsetts till detta uppdrag inom styrelsen. Modellen kräver ett nära samarbete mellan föreningen och entreprenören för att nå rätt nivå på underhåll och andra åtgärder. Det krävs också att vi själva har grundläggande kunskap om väghållning. Vidare krävs "närvaro på plats" (föreningens kontaktperson bör vara fastboende i området) för att särskilt vintertid kunna planera och avropa åtgärder på ett bra sätt.

Det enda underhållet vi själva utför inom vägområdet, är det som fastighetsägarna (på frivillig basis) utför i skötselområdet mellan egen tomt och vägen.

Viss röjning av sly och nedtagning av hindrande träd inom vägområdet utförs också av egna eller inhyrda resurser. Detta brukar utföras på städdagar eller vid särskilt anordnade aktiviteter. Fyllning av "potthål" görs ibland också med egna resurser ("gubbe och släpkärra").

Upplägget bygger på att vi fortsatt har personer inom föreningen som har kunskap, tid och möjlighet att hantera frågorna på ett bra sätt.

3. Driftnivå (som t ex periodicitet på dikesslätter mm.)

Hyvling av vägarna görs vanligen vår och höst för att få en jämn körbana. På våren är det önskvärt att försöka få hyvlingen gjort då vägen fortfarande är ordentligt fuktig för att den samtidigt utförda saltningen ska få avsedd effekt att binda damm. Vid för torrt väder krävs att vi också vattnar vägen, vilket vi vill undvika då det är kostnadsdrivande. Förutom att damm från vägen kan upplevas störande så motverkar en bra dammbindning slitaget – vägen håller helt enkelt bättre om vi har tillräckligt med riktigt fint "bindande" grusmaterial kvar i vägkroppen.

Dikesslätter är tänkt att göras en gång per år (andra halvan av juli eller första halvan av augusti) i hela området. Någon fingrasklippning är det inte fråga om, utan enbart grovslätter. Vill man som fastighetsägare hålla "extrafint" mellan tomt och väg får detta ske på eget initiativ.

Snöröjning och halkbekämpning (sandning) sker som nämnts ovan efter särskilt avrop eller enligt annan särskild överenskommelse mellan föreningen och vår entreprenör. Målet är att så långt möjligt ständigt ha farbar väg för bil. I praktiken kan det förstås vid större snöoväder visa sig omöjligt, då det inte finns resurser att tillgå för allas behov samtidigt. Vi försöker att tillsammans med entreprenören klara att "öppna upp" vägarna vid kraftiga nattliga snöfall till kl 06.00 på morgonen. Vi försöker också se till att de sedan hålls rimligt farbara resten av dygnet, även då vädret är problematiskt.

4. Driftområden

Vägnätet (ca 6 km) är inte uppdelat i olika områden med skilda underhållsplaner eller skild nivå på driften. I princip görs allt lika oavsett vilket vägavsnitt det gäller. Vissa punktinsatser görs dock på vissa ställen där behovet är större (mer dammbindningssalt på vissa avsnitt t ex). Någon förändring av detta föreslås inte vilket betyder att vi har bara ett driftområde. Däremot ska en 5-årsplan upprättas vilken årligen uppdateras. I denna bedöms kostnader och tidpunkt för åtgärder som ligger utanför det löpande underhållet (d v s skrapning, saltning, snöröjning). Det kan vara dikesunderhåll, påförande av grus i större omfattning, nya vägtrummor, tillkommande skyltning o dyl.

5. Fartbegränsning

Många bilförare håller för hög hastighet. Skyltning i området uppmanar till en hastighet om högst 30 km/h. Olika åtgärder har under åren vidtagits för att dämpa farterna. Framförallt har styrelserna under alla år påmint om vikten av att visa hänsyn för att minska störningar och risk för olyckor. Personlig utdelning av infoblada ute på vägen, skrivelser till Posten, till Taxi, till SEVAB o s v. Uppsättning av infoskyltar och 30-skylltar har gjorts. Vidare har olika typer av farthinder i form av gupp anordnats vilket på just dessa ställen förstås sänkt farten. Guppen skapar dock andra problem. Kraven på utformning och skyltning är omfattande och därmed kostsam. Tillfälliga (sommar-) hinder på grusväg har visat sig medföra ett betydande arbete för att hålla dessa i gott skick för att uppnå önskad effekt och för att inte medföra nya risker för t ex cyklister, skador på fordon mm.

Istället för gupp förordas möjligheten att anlägga så kallade chikaner (avsmalningar – kurvor) genom att under sommarhalvåret ställa ut flyttbara och tillfälliga hinder på vägen. Detta kräver tillstånd från Trafikverket och kommunen men bedöms vara en bättre åtgärd.

6. Parkering

Parkering av hushållens fordon ska normalt enbart ske på egen tomt. Detta stöds i gällande detaljplan för området. För besökande har vi i området några allmänna P-platser. Dessa ska vara uppmärkta så att det framgår var och hur länge man får parkera och vid behov också "hur" man förväntas ska ställa upp sitt fordon (snett, tvärs eller längs med t ex). Vidare ska framgå om det finns andra begränsningar som t ex max parkeringstid och i hamnområdet får t ex inte camping med husbil / husvagn ske.

7. Statligt stöd

Vi har idag statligt driftbidrag från Trafikverket för ca 2 km av vägnätet (ca 30% av vägarna). På dessa sträckor tvingas vi följa Trafikverkets regelverk fullt ut. Områdets omdaning till att bli allt mer permanentbebott har ökat kraven på standard och ökar också belastningen på vägnätet. Vi ska återkommande i dialog med Trafikverket pröva möjligheten att få fler delar driftsbidragsberättigade. I det fall större standardhöjande åtgärder planeras ska även möjligheten till investeringsbidrag prövas.

8. Skyltning

Skyltningen ska uppfylla Trafikverkets krav på bidragsberättigade delar. Särskilt viktigt är detta vid hastighetssänkande åtgärder (chikaner eller gupp). I övrigt ska behovet styra mängden och utformningen av skyltning. Det betyder t ex tätare hastighetsskytning där hastigheten är ett problem. Skytning med vägnamn ska finnas.

9. Väganslutning till enskild tomt

I gällande anläggningsbeslut (från 1967) och i gällande detaljplan (från 2004) finns grundläggande regler och villkor för vad som gäller. I detta dokument behandlas inte närmare hur föreningen hanterar frågor kring dessa, utöver vad som finns i anläggningsbeslut och i detaljplanen. Tanken är däremot att denna handling på sikt ska kompletteras i denna del.