

Underhållsplan för Horns Kustväg

Uppdaterad underhållsplan antagen av styrelsen i Fornbods samfällighetsförening 231129

Vägens standard – trafikintensiteten ökar

Biltrafiken på Öland under semestermånaderna har fördubblats på 10 år (källa Trafikverket). Mellan 2014 och 2018 fördubblades även antalet husbilar, något vi ser och upplever tydligt utmed Horns Kustväg. Många har valt semester i Sverige på grund av Covid 19 och på grund av klimatet. Hemester har blivit ett begrepp.

Som en effekt av denna trafikökning har slitaget på Horns Kustväg ökat markant under sommarmånaderna de senaste åren. Periodvis har den tunga trafiken från stenbrottet slitit hårt på grusvägen, dock sällan på sommaren som är den känsligaste perioden för vägslitage på Horns Kustväg. Turismen står dock för den trafik som sliter på vägen.

De geologiska förutsättningarna på Öland med mycket kalksten ger redan från början utmaningar för skötseln av grusvägar. Klimatförändringar har spätt på detta och lett till att torrperioderna blir intensivare och torrare och att regnen har blivit kraftigare – skyfallsliknande. Vinden har också blivit mer varierande, ofta hårdare.

För en grusväg som Horns Kustväg ger detta väsentligt ändrad hållbarhet.

Den intensiva trafiken under torrperioderna river upp vägytan och de små dammkornen försvinner i ett dammoln. Kornkurvans stabilitet är därmed bruten. Därmed får vattnet från skyfallen fritt tillträde ner i vägkroppen som successivt löses upp. Alltmer av materialet i vägen mitt och på körbanan flyttas ut till vägkanterna och förhindrar avrinning av regnvatten.

Samfällighetsföreningen behöver göra Horns Kustväg hållbar för den ökade trafiken.

Förslag till åtgärdsprogram

Återställa vägkroppen:

Nuvarande vägkropp har på grund av belastningen fått fel form.

En grusväg ska hyvlas så att den släntar från mitten och mjukt ut i intet. Med andra ord ska vägen vara högre i mitten och slutta ut mot sidorna, så kallad bombering. Bomberingen är gjord för att dränera och upprätthålla vägens funktion.

När man hyvlar eller sladdar en väg är det viktigt att man drar in kanterna så att vattnet inte stannar i vägen. När man drar in kanterna återvinner man även grusmaterial till vägen. Då det första riktiga regnet kommer efter hyvlingen går man ut med en maskin och förbättrar dräneringen, återställer pissuter (enklare rördiken) och kollar vägtrummor etc.

Nu har vägen på många ställen högre kanter än vägbana och otillräcklig dränering. Att genomföra åtgärder på vägen i detta läge, till exempel att tillföra grus, utan att återställa vägens grundfunktion är inte genomtänkt.

Vägens form har förändrats genom belastningen och genom klimatet. Därför måste vägkroppen återställas. Under åren som gått har man använt kalkstensgrus som lättare krossas än granitgruset. Med den nu väsentligt högre belastningen bör man återställa vägen med kalkstensgrus i botten och det mer slitstarka granitgruset på toppen.

För att bygga upp vägkroppen med rätt bombering krävs väsentliga mängder grus, enligt entreprenörerna 7 – 10 cm igenomsnitt, vilket motsvarar 4000 – 5000 ton.

Regnvatten:

Avrinningen från vägen måste anpassas till aktuella och framtida regnmängder. Vattnet måste dräneras ut i pissuter (enklare rördiken), diken, vägtrummor längs och under vägen. Idag finns 4 vägtrummor under vägen som bör återställas och ingå i vägunderhållet. Tidigare befintlig dränering med pissuter och på sina ställen grävda diken – behöver restaureras och löpande underhållas. Genom att bygga upp en rimlig bombering av vägkroppen kommer avrinningen att fungera bättre och vatten i vägkroppen kommer att minska. Detta minskar risken för gropbildning och bildning av ”tvättbräda”.

Dammbindning:

Dammbindning har tidigare gjorts med salt en eller två gånger per år. Den största insatsen ska med fördel genomföras tidig vår då tjälen gått ur marken och vägen är fuktig. På grund av stundtals extrem torka behöver vägen ofta dammbindas även under sommarveckorna. Samfälligheten har framförallt använt kalciumklorid och/eller magnesiumklorid. Försök har genomförts med att blanda saltet med vatten. Det minskar saltets negativa miljöpåverkan och har samtidigt visat sig fungera lika bra. Försök har också tidigare genomfört med Dustex (lignosulfonat) detta gav dessvärre utfällningar i brunnar som låg nära vägen.

De geologiska förutsättningarna med mycket kalksten ökar dammandet. Belastningen på vägytan har också ökat i och med att trafiken har ökat. Förhoppningsvis kan vägbanan stabiliseras genom en bättre fungerande vägkropp med god vattenavrinning som inte löser upp vägytan och frigör de små partiklarna som sedan blir damm. Entreprenörernas erfarenheter indikerar att en bättre underhållen väg under säsong kan bidra till en minskad dammbildning.

Samfälligheten får tillsammans med entreprenörerna, Trafikverket och Länsstyrelsen (som ansvarar för naturreservatet Horns Kungsgård) ta ställning till fortsatta aktiviteter för att få en bättre dammbindning. Försök med mer miljövänliga alternativ planeras.

Förslag framtaget av Anders Björlin och Lars Engström