

THE HEAT IS ON

Spår försvinner spårlöst med trackpaving

När asfaltbeläggningarna på våra vägar blir slitna och trasiga är de en trafikfara. Speciellt farligt är det när slitaget bildar spår där vatten kan samlas. En kostnads-effektiv underhållsmetod som råder bot på problemet är trackpaving.

I Värmland har Vägverket använt sig av tekniken som får spåren att försvinna spårlöst från vägbanan.

Det är självklart att en väg slits mest där de flesta hjulen rullar. Så är det på grusvägar i skogen och så är det på motorvägar. Men problemet har blivit tydligare på senare år. De nya 2+1-vägarna med vajer-räcken gör att trafiken i högre grad flyter på ett led och i samma hjulspår, framför allt där trafiken bara går i ett körfält. Saltning och användandet av dubbdäck på mildvintrarnas isfria vägar ökar på slitaget ytterligare.

– Spårbildning är farligt eftersom spåren samlar vatten och risken för vattenplaning ökar. När spåren är djupare än 15 millimeter är det dags att åtgärda, säger *Tommy Wiklund*, som är projektledare på Vägverket i Värmland.

Bra alternativ till helrenovering

För fyra år sedan plockade NCC Roads ur malpåsen fram en metod för att på ett ekonomiskt sätt reparera vägar som drabbats av spårbildning. Efter utvärderingsprojekt i Norge och Sverige används metoden bland annat i Värmland. NCC Roads är ensamma i Sverige om den speciella tekniken som kallas trackpaving (spårbeläggning). Den utvecklades på 80-talet men kom ur modet efter några år. I dag bedriver företag och myndigheter ständig kostnadsjakt och den nygamla metoden har fått en viktig roll att spela som alternativ till helrenovering av beläggningar. Eftersom spårbildning är ett typiskt nordiskt problem är det i Norge Sverige och Finland som metoden fått fotfäste.

Snabbare, billigare och bra för miljön

Omkring 2001 byggdes E18 väster om Karlstad om till 2+1-väg. Nu har det bildats spår i vägbanan, som för övrigt fortfarande är i god kondition. Därmed är reparationen ett uppdrag som passar bra för NCC Roads med arbetsledaren *Jonas Kristiansson* och hans kolleger i arbetslaget kring trackpaving-maskinen. Under augusti reparerade laget de två K1-körba-

norna på den 13 kilometer långa sträckan. För att störa trafiken så lite som möjligt jobbade man på kvällen och natten ett långt tolv-timmarsskift från 18 på kvällen till sex på morgonen.

– Vi avverkar drygt 300 meter på en timme, så på ett tolvtimmars pass reparerar vi bortemot fyra kilometer väg. Det är snabbare jämfört med helrenovering, och det går åt betydligt mindre asfalt per löpmeter väg – grovt räknat ungefär en tredjedel jämfört med att renovera hela vägbanan, berättar *Jonas Kristiansson*.

Hur går det till?

Hur går det då till att sudda ut alla spår efter bland annat dubbdäckslitage? En ordentlig uppmjukning av asfalten är viktig, eftersom man då kan utnyttja det klistersom fortfarande finns kvar under ytskiktet. Först i processionen kör en "heater", som med infravärme gör en första uppvärmning. Så kommer den långa trackpaving-maskinen, som till att börja med värmer underlaget ytterligare. Steg två är att luckra upp den mjuka beläggningen till ett djup av 20-30 millimeter. Den uppluckrade massan används sedan som avjämningslager, innan maskinen till sist lägger på ny massa som packas av två skridar längst bak. Processen avslutas med vältning och det fär-



NCC Roads arbetsledare Jonas Kristiansson och hans team lagade spår med en hastighet av 300 meter i timmen utanför Karlstad i somras. Det gick åt många koppar kaffe eftersom jobbet utfördes på kvällar och nätter.



Trackpavingtåg på väg!



Trackpaving är en kostnads-effektiv metod för att reparera spår i vägbanan.



Kort om: TRACKPAVING/SPÅRBELÄGGNING

Trackpaving är en metod som koncentrerar reparationen till spår i asfalten. Vid traditionell renovering av hel vägbanan krävs ca 45 kg/m², vid trackpaving mellan 25 och 35 kg/m². Omräknat till löpmeter vägbanan blir åtgången vid trackpaving ca 60 kg per meter och vid traditionell helrenovering ca 170 kg.

Västra Götaland och i Stockholm och med tanke på den omfattande utbyggnaden av 2+1-vägar runt om i landet tror Tommy Wiklund att metoden kommer att få spridning.

NCC Roads har också uppdrag i Norge. Den hårt trafikerade E6 norr om Oslo reparerades 2006 och överingenjör Finn Olav Holten på Statens Vegvesen i Oslo är belåten.



Projektledare Tommy Wiklund hos Vägverket i Värmland, tycker att trackpaving är en attraktiv underhållsmetod. "När vi gick ut med förfrågan på reparation av fyra spår på en meters bredd vardera fick vi anbud med olika lösningar. NCC Roads kom med det lägsta samtidigt som man uppfyllde våra villkor, till exempel funktionskrav på maximalt åtta millimeters spårdjup efter fem år", säger han.

◀ dig resultatet blir en vägyta med nytt slitlager där det som bäst behövdes och med minimal nivåskillnad mellan gammal och ny beläggning.

Ökad efterfrågan

Tommy Wiklund på Vägverket tror på trackpaving som en kostnadseffektiv metod för att komma till rätta med spårbildning, och han räknar med att beställa uppdrag i liknande omfattning under 2010. Grundtanken är att underhålla med trackpaving varannan gång och göra helrenovering varannan. Metoden används även i

Asfaltdagar 18 november i Malmö och 19 november i Stockholm

2009 års Asfaltdagar äger rum den 18 november i Malmö och den 19 november i Stockholm.

Asfaltdagarna är årets viktigaste mötesplats för alla aktörer inom asfalt-/vägbranschen: kommunala och statliga beställare, entreprenörer, konsulter och material-/maskinleverantörer.

Teman för årets asfaltdagar är bla "Hur ska vi göra för att få rätt kvalitet, från beställning till utförande?", "Förändringar som påverkar branschen", "Fokus på cykelvägnätet" och "Hur påverkas asfaltbranschen av bitumenprisets upp- och nergångar?".

Asfaltdagarna arrangeras av Sveriges Kommuner och Landsting i samarbete med Asfaltskolan. Mer information och digital anmälningssblankett finns på Asfaltskolans hemsida: www.asfaltskolan.se

– NCC Roads använde trackpaving när man reparerade tre körbanor på en åtta kilometer lång sträcka mellan Oslo och Gardemoen. Samma år reparerades även några kilometer väg inne i Oslo. Vi är helt nöjda med resultatet och de enda reaktionerna kom från trafikanter som tyckte vägen såg konstigt ut.

Och uppdragen i Norge fortsätter – även i år har NCC Roads åtgärdat vägar både inne i Oslo och på E6.

TEXT: OLLE HERNEGREN

FOTO: LASSE FORSBERG