

# Vad är en tankbeläggning och varför används metoden?

Tankbeläggningar är ett samlingsnamn för en viss typ av asfaltbeläggning som blandas direkt ute på vägen och där emulsion oftast används som bindemedel. Emulsion är en blandning av bitumen och vatten som reagerar och binder ihop stenmaterialet när de blandas samman. Bindemedlet är uppvärmt till mellan 60 och 80 grader medan stenmaterialet inte värms upp. De vanligaste typerna av tankbeläggningar är ytbehandling och indränkt makadam.



Nylagd ytbehandling. Foto: Bob Kolmodin

Tankbeläggningar ska inte förväxlas med "oljegrus" som är en kallblandad massa som nu för tiden används i liten skala främst för att laga potthål.

## När används tankbeläggningar?

Tankbeläggning i form av ytbehandling är ett tunt slitlager som används för att ge ett tätande ytskikt som hindrar vatten från att tränga ned i vägen och en yta som tål slitage från trafiken. Den andra typen av tankbeläggning, indränkt makadam, ger förutom ett skyddande slitlager även utjämning av ojämnheter och ökad bärighet till vägen.

Båda metoderna är anpassade för att användas främst på det mindre trafikerade vägnätet eftersom de inte klarar alltför hög belastning från tung trafik och dessutom med hänsyn till risken för stenskott.

**Tankbeläggning** är en viktig metod för att kunna bromsa eller fördröja nedbrytningen av våra belagda vägar som idag omfattar ca 80 000 km.

Vi utför årligen drygt 10 miljoner m<sup>2</sup> tankbeläggning.

## Vilka är fördelarna med tankbeläggning?

De största fördelarna med tankbeläggning är följande:

- Det är en betydligt billigare metod än att lägga tjocka lager med traditionell beläggning med asfaltmassa. En ytbehandling kostar ca 1/5 jämfört med asfaltmassa men har samma eller ibland längre livslängd.
- Eftersom metoden inte kräver värmning och blandning i ett asfaltverk innebär det en betydligt lägre klimatpåverkan jämfört med asfaltmassa. En ytbehandling ger 4-5 gånger lägre klimatpåverkan.
- Tankbeläggningar ger i normala fall bra friktion på vägytan (efter att löst grus sopats bort).
- Utförandet går snabbt.
- Det blir en ljusare yta på vägen jämfört med en ny beläggning av asfaltmassa eftersom bindemedlet inte ligger ovanpå stenarna.

Om vi inte hade möjlighet att använda tankbeläggningar som metod och istället använde traditionell beläggning med asfaltmassa överallt skulle det medföra att vi inte har pengar till att åtgärda lika stora ytor och det skulle därmed bli fler vägar som fortsatt har problem med sprickor, hål och ojämnheter. Det skulle dessutom ge en större klimatpåverkan.

## Vilka är nackdelarna med tankbeläggning?

Det är viktigt med bra väderförhållanden vid utläggning samt att de som utför arbetena har god kompetens och gör rätt avvägning mellan mängden bindemedel och stenmaterial. Några få gånger sker tyvärr misslyckanden och det kan då få stora konsekvenser för trafikanterna i form av stenskott eller klet från bindemedel. Problemen ska alltid åtgärdas snarast möjligt.

- Metoden ger stor risk för stenskott och löst grus på vägytan under tiden som arbetet utförs och 1-2 veckor efteråt.
- Om det blir för mycket bindemedel riskerar beläggningen att "blöda" varma sommardagar vilket kan ge risk för stänk på fordon och minskad friktion. Ytan sandas då för att minska problemen.
- Ytan är ganska grov första året vilket gör att både rullmotståndet och bullret ökar. När sedan stenarna på ytan slipats och jämnats till av trafiken minskar skrovligheten och ytan blir ungefär samma som en vanlig beläggning med asfaltmassa.
- Väg arbetsområdet påverkar oftast en ganska lång sträcka på vägen.

## Hur går arbetet till?

Vid **ytbodyhandling** sprider man först ut ett tjockt lager bindemedel över vägen. Sedan sprids stenmaterial ut ovanpå som täcker bindemedlet och slutligen välter man ytan för att stenarna ska fastna och hamna rätt.

Vid utförande av **indränkt makadam** lägger man först ett tjockt lager av grov makadam. Sedan sprids bindemedel ut ovanpå som tränger ner i den övre delen av makadamlagret för att tätta ytan och binda ihop stenarna. Därefter sprids ett tätande lager av finare stenmaterial och bindemedel.

Efter utläggningen finns ofta en del löst grus kvar på ytan. De stenar som inte fastnat sopas då bort i flera omgångar. Sopning påbörjas ett par timmar efter utläggningen är klar och pågår under 1-2 veckor.



Utförande av ytbehandling. Foto: Bob Kolmodin



Utförande av indränkt makadam. Foto: Asfaltboken

Det finns regelverk som styr krav på stenmaterial och bindemedel och detta kontrolleras vid provning i väglaboratorium. Det finns också krav på den färdiga beläggningen, t ex att ytan inte blöder eller att stenarna lossnar, detta kontrolleras ute på plats av både entreprenören och Trafikverket. Alla utförda beläggningar har en garantitid på normalt 5 år.

## Hur påverkas trafiken när arbetet utförs?

För att minska risken för stenskott sänks hastigheten till 50 km/h fram till dess att vägen är färdigsopad. Det tar därmed längre tid att passera sträckan. Tänk på att din egen hastighet har stor betydelse för eventuella stenskott. Håll avstånd till framförvarande fordon, sakta ned vid möte och undvik omkörningar.

Under själva utläggningen regleras trafiken i de flesta fall med vakt/trafiksinal och lots, det kan därför bli en viss väntetid innan du får passera och hastigheten hålls låg för att värna om arbetarnas säkerhet.

Om du har möjlighet – välj hellre en annan väg under tiden arbete pågår!



Lotsbil. Foto: Trafikverket

## Hur informerar Trafikverket om var och när tankbeläggningar utförs?

Aktuell information om pågående vägarbeten finns på [Trafikverket.se/Trafikinformation](http://Trafikverket.se/Trafikinformation) väg. Där visas ibland också information om planerade vägarbeten som kommer att starta inom de närmsta dagarna.

Information om planerade beläggningsarbeten kan också finnas på [Trafikverket.se/Nära dig](http://Trafikverket.se/Nära dig).

Ute på vägen informerar vi genom att sätta upp orange skyltar 1-2 veckor före arbetena startar. Där anges när i tid arbetena planeras samt hur lång sträcka som påverkas. Eftersom arbetena inte kan utföras i dåligt väder kan planeringen ändras med kort varsel.

### Kontaktuppgifter

Telefon: 0771-921 921

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)



Informationsskylt ute på vägen. Foto: Trafikverket

När arbete pågår och fram tills att sopningen avslutas finns också vägmärken uppsatta som varnar för vägarbete och risk för stenskott. Det händer dock att skyltar blåser omkull, stjäls eller kastas bort och detta ställer till det både för trafikanter och för de som utför arbetet då nödvändig och viktig information saknas.



Varning för stenskott. Foto: Trafikverket

Tankbeläggningar ger lägre kostnader och mindre klimatpåverkan jämfört med traditionell beläggning av asfaltmassa. Det är en effektiv metod för att tätas vägens yta och därmed fördröja nedbrytningen. Metoden används på det mindre trafikerade vägnätet.

Metoden ger stor risk för stenskott vid utförandet och ytan upplevs som grov och bullrig första året. Med tiden jämnas dock ytan till och får samma struktur som en vanlig beläggning med asfaltmassa.

Var extra försiktig när du passerar en vägarbetsplats. Kör inte fortare än skyltad hastighet, håll avstånd och var utvilad, då blir det mycket bättre, både för övriga trafikanter och för de som gör jobbet. Även om det är stökigt att köra på vägen under ett par veckor så blir det sedan en fin vägyta i många år framöver.