



Vägverket

# Vägskälet

Nyheter från Vägverket Region Sydöst

#4

september 2004



Grusvägen – en väg värd att vårda

Vad har hänt med vädret?

Pythagoras vann träbrotävlingen i Virserum

Efterfordon – vilka regler gäller?



# Innehåll

## Vägskälet

#4  
september 2004

Vad har hänt med vädret? ..... 3

Träbrotävlingen  
i Virserum avgjord ..... 4-5

Premiär för Vägverkets  
nya service ..... 6-7

Grusvägen – en väg  
värd att vårda ..... 8-9

Efterfordon – vilka  
regler gäller? ..... 10

Tungviktare från Tyskland ..... 11

Positiv  
trafiksäkerhetsatsning ..... 12

Varför cyklar inte fler i Växjö? ..... 13

Efterfrågad rastplats  
åter öppen ..... 14

250 personer arbetar  
med nya E4:an ..... 15

2+1-vägar  
– inte bara fördelar ..... 16

GLADA. Jan Olov Karlsson och Uwe Klitsch.

Utifrån vägens värden och de rådande omständigheterna beslutade Vägverket tillsammans med Länsstyrelsen i Jönköpings län att pröva ett nytt förhållningssätt: höja vägens standard, men behålla beläggningen grus som slitlager. Så kallad förhöjd grusvägstandard.

Omslagsfoto: David Söderlind, Concret

Nu trimmar vi vår egen organisation med ett antal nya tjänster...



Välkommen tillbaka käre läsare av Vägskälet efter en sommar som verkligen varit omväxlande vädermässigt. Det ihållande regnet ställde till stora problem på vägnätet, framförallt i Jönköpings och Kronobergs län. Uppskattningsvis ligger reparationskostnaderna på cirka 10 miljoner kronor. Samarbetet mellan Räddningstjänst, polis, kommuner, Vägverket och media har fungerat på ett alldeles utmärkt sätt under den aktuella regnperioden. Vår egen trafikinformationscentral fick ta emot många samtal. Med toppnoteringar på mellan 500 – 1000 samtal vissa dagar.

Inom regionen arbetar vi nu bland annat vidare med motorvägsbygget förbi Markaryd, underhållsarbeten på Ölandsbron, 2 + 1 åtgärder samt med påverkansarbete gentemot kommuner, landsting och näringsliv för att påverka deras upphandlingar av transporter ur ett trafiksäkerhets- och miljöperspektiv.

Vi trimmar också vår egen organisation inför den 1 oktober då Vägverket kommer att presentera ett antal nya tjänster för att öka tillgängligheten till Vägverket. Bland annat kommer man nu att nå Vägverket på ett nytt enhetligt telefonnummer – 0771-119 119 – till Vägverket. Kunderna kommer också att kunna göra tre val beroende på frågans karaktär. Fordons-, körkorts- och väg/trafikfrågor kommer att ha egna separata telefonnummer, där kunden efter valet kommer att få en personlig service mellan klockan 08.00 – 19.00, vardagar. Fordonsfrågor: 0771-14 15 16; körkortsfrågor: 0771-17 18 19; väg/trafikfrågor: 0771-24 24 24.

De personer som har personliga kontakter med oss kan givetvis även i fortsättningen ringa direktnummer till aktuell medarbetare. Under oktober kommer en uppdaterad katalog på respektive medarbetares arbetsuppgifter och telefonnummer att skickas ut.

Vår hemsida, [www.vv.se](http://www.vv.se), får ett nytt utseende, där strukturen är anpassad efter de tjänster som är mest efterfrågade. En stor satsning görs på självbetjäningstjänster, som gör det möjligt att nå Vägverket dygnet runt.

Det är med spänning och stor tillförsikt jag ser fram emot den 1 oktober. Hör gärna av dig med synpunkter på förändringen. Välkommen med din reaktion.

Jag lovar ett personligt svar.

Rolf Johansson  
Vägdirektör

[rolf-b.johansson@vv.se](mailto:rolf-b.johansson@vv.se)



*Efter en minst sagt blöt början av sommaren slog vädret om och semesterfirarna möttes av en värmebölja. Den svenska väderleken är inte att lita på och de senaste somrarna har varit ömsom heta ömsom regniga. Är det normala skiftningar i vädret eller är det en följd av våra utsläpp som börjar synas i klimatet?*

Text: Nanny Tiberg  
Foto: Kerstin Ericsson

Det man säkert vet är att vi människor påverkar miljön med våra utsläpp från bland annat fabriker, hushåll och fordon. Forskarna är idag överens om att utsläppen av bland annat koldioxid påverkar vårt klimat. Frågan är om sommarens väder beror på naturliga variationer i vädret eller klimatförändringar orsakade av oss människor?

Vägrafiken står för en stor del av koldioxidutsläppen vilket är ett av de ämnen som påverkar klimatet. Trafiken är den enda sektorn där koldioxidutsläppen fortsätter att öka eftersom vi fortfarande tankar våra bilar med bensin och diesel. Men det är inte bara alternativa bränslen som behövs utan även andra sätt att resa på.

#### Ändrade resvanor

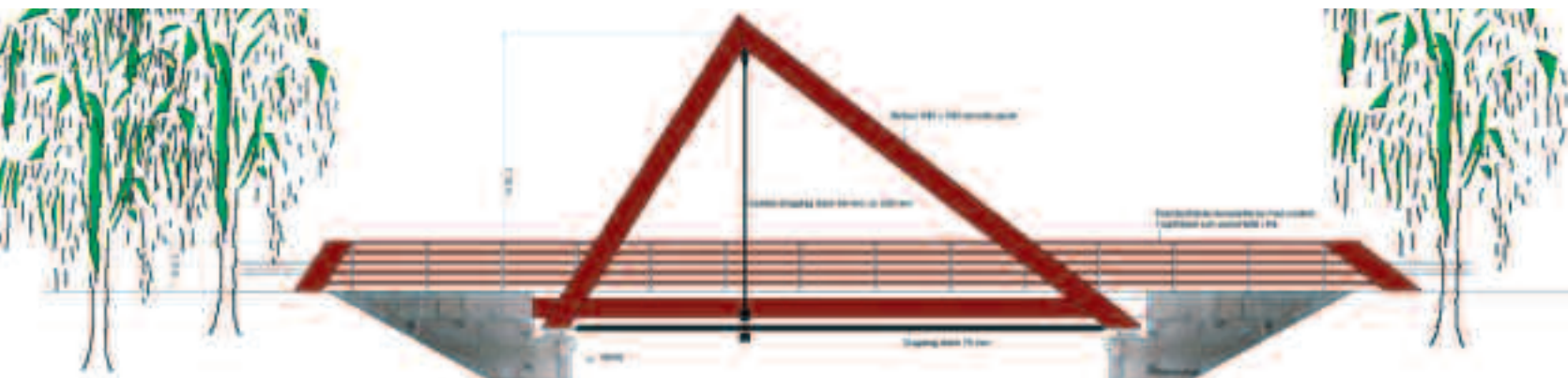
Koldioxidutsläppen ökar trots att vi marginellt har lyckats minska fordonens bränsleförbrukning. Det beror bland annat på vårt ökande resande och längre transportsträckor. Idag är det många lastbilar ute på våra vä-

gar som gör att utsläppen ökar. Ett orosmoment är också den ökande populariteten av stora bränsletörstiga fordon som stadsjeepar. Vi i Sverige har Europas törstigaste bilar som slukar cirka 20 procent mer bränsle än EU-genomsnittet. För att minska utsläppen kan alla hjälpa till med små enkla medel.

– Det finns flera åtgärder som gör att vi kan minska utsläppen, säger Charlotte Landeman som arbetar med miljöfrågor på Vägverket Region Sydöst. Ett sätt är att ersätta en del av sina bilresor genom att ta cykeln, tåget eller bussen eller ersätta tjänsteresor med en videokonferens. Alternativa bränslen som biogas och etanol är miljövänligare alternativ. Att ställa krav på att de bilar man köper eller hyr är bränslesnåla är också viktigt. Vad många kanske inte tänker på är att bilens däcktryck också spelar en stor roll för bränsleförbrukningen. Sen gäller det förstås att köra sparsamt och hålla hastighetsgränserna.

# Vad har hänt med vädret?

# Pythagoras vann träbrotävlingen i Virserum



Text och foto:  
David Söderlind, Concret

**Presentera en träbro som förenar god arkitektonisk utformning med teknik för träkonstruktioner. Bron ska vara tillämpbar vid en landsvägspassage över vattendrag om 15-25 meter. Så löd uppmaningen för den formgivningstävling av en träbro över Virserumsån som nu har fått en slutsegrare: förslaget »Pythagoras« utarbetat av WSP Samhällsbyggnad och Reinertsen AB i Stockholm.**

Formgivningstävlingen är ett led i Vägverkets strävan att öka erfarenheterna av att bygga broar av trä för biltrafik dimensionerade för full trafiklast. Fyra förslag från arkitektfirmor i Sverige, Norge och Danmark har bedömts av en jury bestående av representanter för Vägverket, Vägverkets regionala miljö och skönhetsråd samt Sveriges Arkitekter.

– Kriterierna för vår bedömning har bland annat varit estetisk utformning, hur trämaterial utnyttjas, ekonomi, generalitet och miljöhänsyn, förklarar vägdirektör och jurys ordförande Rolf Johansson.

#### Signalerar träbro

Platsen där bron i Virserum planeras är logiskt vald när det gäller träkonstruktioner. I nära anslutning ligger nämligen Virserums konsthall. Där pågår Träbiennalen, Sveriges

största träutställning, med utgångspunkt i Virserums gamla traditioner av möbel- och träindustri.

Symboliskt nog skedde prisutdelningen på en brygga mitt ute i Virserumsån. Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö presenterade juryns utlåtande.

– Pythagoras är det förslag som sammantaget bäst motsvarar de uppställda kriterierna. Förslaget bygger på en enkel och beprövad konstruktionsteknik, samtidigt som det signalerar träbro med en tydlig anknytning till den småskaliga träindustrin på platsen.

Skogö välkomnade initiativet till formgivningstävlingen.

– Det är lovvärt av många anledningar; dels att det riktar fokus på det mindre vägnätet som ju faktiskt utgör en viktig och stor del av det totala vägnätet. Dels att det är ett sätt att

få upp ögonen för nya, alternativa material för vägbyggnation.

#### Byggstart 2005

Broarkitekt Inger Berglund på Reinertsen var förstås nöjd.

– Vårt broförslag är spektakulärt utan att för den skull förringa miljön på platsen. Det är också symboliskt; för självklart ska en träbro i Småland vara röd!

Nu väntar projektering för att byggnation av Pythagoras ska kunna påbörjas under 2005.

– Som port till Virserum, i en framtida omläggning av väg 138, förmedlar den väl bygdens trätraditioner, menar Ingemar Skogö.

Det är bara att instämma i Inger Berglunds slutord från tacktalet:

– Pythagoras; Välkommen bland landsbygdens broar.





Pristagarna Karl-Johan Tomczak, broarkitekt Inger Berglund och konstruktör Lars-Erik Lundenberg från Reinertsen i Stockholm.



Inför ett stort pressuppbåd på en brygga i Virserumsån presenterade Ingemar Skogö vinnaren i träbrotävlingen.

## Juryns utlåtande om de fyra förslagen:

**Pythagoras.** Förslagsställare: WSP Samhällbyggnad/Reinertsen

»En enkel och beprövad konstruktionsprincip med ett överbyggt spännverk som ger en tydlig och avläsbar konstruktiv form. Samtidigt kan brotypen anses så generell att den är användbar i ett flertal liknande situationer. Det ekonomiska uttrycket ligger till stor del i den fattbara konstruktionen som signalerar rimlighet grundad på beprövad teknik.«



**Kjol.** Förslagsställare: Ahlgren Edblom Arkitekter

»Enkelt och anspråkslöst, enligt förslagsställaren »för att framhäva dess all daglighet«. Konstruktionen utgörs av en limträplatta vars sidor är försedda med en skyddande snedställd skärm av trä, en »kjol« som blivit förslagens signum.«



**Bowstring.** Förslagsställare: Arne Eggen Arkitekter

»Det mest iögonfallande är en limträbåge som står diagonalt över brobanan och som formmässigt refererar till den närliggande utställningshallen. Förslaget är intresseväckande i sin mångfald av uttryck och nyskapande vad gäller användningen av trä som material för brokonstruktioner.«



**Trä på väg.** Förslagsställare: Dissing+Weitling Arkitektfirma

»En lätt och elegant brokonstruktion. Den mest påtagliga delen av bron är den helt i stål utförda underliggande bärande konstruktionen, vars moduluppbyggnad är en tilltalande egenkap i sig och som gör brotypen generellt sett användbar.«



## Rastplatsinformation och brunvita skyltar i Jönköpings län

Inför sommaren 2004 fick några av sevärheterna i Jönköpings län brunvit skyltning. Samtidigt satte Vägverket upp ett nytt rastplatskoncept med information om olika sevärheter i närheten av rastplatsen.

Text och foto:  
Kerstin Ericsson



Den brunvita skyltningen har fått fler besökare att hitta till Husqvarna Fabriksmuseum som ligger i en vacker miljö alldeles intill vattenfallet.

Till Husqvarna Fabriksmuseum finns det både hänvisning på ett antal rastplatser samt brunvit skyltning som visar vägen ända från E4 fram till museets parkering. Museet drivs av Huskvarna Hembygdsförening och visar 380 år av svensk industrihistoria och den breda produktion som fabriken haft genom åren.

– Vi har verkligen märkt en markant skillnad av antalet besökare från förra året, säger Gunnar Wagner, föreståndare på museet. Den brunvita skyltningen har medverkat till en ökning med 50 procent! Det vet vi, eftersom vi ber besökarna att fylla i en liten enkät om hur de fått information om museet. Det är framför allt tre faktorer som påverkat besöksantalet i år. Det är den brunvita skyltningen, den regniga sommaren och som en följd av detta, det fantastiska vattenfallet i Huskvarnaån här utanför.

– Vi är väldigt tacksamma för den brunvita skyltningen och vi jobbar oerhört hårt med marknadsföringen. Nästa år utökar vi lokalerna med 400 kvadratmeter. Bland annat så förbättrar vi tillgängligheten för handikappade ytterligare, avslutar Gunnar Wagner.



# Raka vägen

Text: Maria Ottosson

*Modernt och enkelt. Den 1 oktober är det premiär för Vägverkets nya service på telefon och Internet.*

Den 1 oktober blir vägen till Vägverket rakare än någonsin. Då introduceras ett nytt telefonnummer till myndigheten. Dessutom är det premiär för en mer serviceinriktad webbplats.

– När du slår Vägverkets nya telefonnummer blir du via knappval lotsad till rätt avdelning och rätt region helt automatiskt. Vill du bli uppringd går det också bra, berättar informationschef Ulf Modig.

På Vägverkets webbplats har en mängd nya tjänster lanserats under en tid.

En av de hittills mest populära är en sms-tjänst som ger svar på vem som äger en speciell bil. Det enda man behöver göra är att skicka registreringsnumret till Vägverket. Svaret kommer i retur i den egna mobiltelefonen.

Man kan dessutom boka kunskapsprov och körprov för körkort direkt på webben, och betala det hela med kreditkort.

Utvecklingen av den nya tekniken är ett sätt att underlätta kontakten mellan medborgare, näringsliv och myndighet och på så vis öka servicen.

Alla nöjer sig dock inte med att utnyttja de nya tjänsterna utan vill prata med någon.

– För alla som vill ha en personlig kontakt kommer det också att finnas en kundtjänst, som ska kunna svara på allmänna frågor om bilar och körkort och också vägleda vidare när det behövs, berättar Ulf Modig.

## Sms 714 56

Vem äger fordonet?

(skicka registreringsnumret utan mellanslag ex. MLB803)

## Servicetelefon 0771-25 25 25

- Ställ av och på fordon
- Beställ registreringsbevis, kontrollmärke och registreringsskyltar
- Begär uppgifter om fordon: du får svar via fax
  - Vem äger det?
  - Är skatten betald?
  - med mera...

För övriga frågor ring oss gärna på telefon 0771-119 119

## Internet [www.vv.se](http://www.vv.se)

- Sök uppgifter om ditt eller andras fordon
- Ställ av och på fordon
- Beställ registreringsbevis, kontrollmärke och registreringsskyltar
- Köp personliga skyltar
- Köp adressuppgifter
- Förlustanmäl körkort
- Boka kunskaps- och körprov
- Läget på vägarna
- Vägavstånd mellan två orter
- Blanketter



# till Vägverket



Kundkontakter kan se lite olika ut vilket Vägverket fick erfara när en västgöte hade tröttnat på den dåliga vägen mellan Borgstena och Tämta norr om Borås. I stället för att protestera på sedvanligt vis skrev bilisten en lite annorlunda skrivelse på »riktig« västgötska och rim. Efter den finurliga dikten blev vägen belagd med asfalt och besvärliga kurvor rätades ut. Så här såg dikten ut till Vägverket för några år sedan.

## Å än slank han hit...

Jå åkte mälla Børstena och Tämta i går  
 Å då sa i tro vá é resa så svår,  
 För vägen den va så bedröveli't urssel  
 Så já hade ett faseti't sjå å ett pussel  
 Te hålla min bil ifrå' kanter å rena  
 Den hôppa precis som e' get mälla stena  
 I hôler så stora sum hann 'fat å bonka  
 I bilen då krasa å slamra å donka.

Jå satt dår å småsvor å blängde å grunna:  
 Kan då vára möjli't att hjula å runna?  
 Nør já se'n titta ätter så va' di la då,  
 Men kånsti't då va då, att allt hängde mä  
 Ätter token behandling sum åket fått röna  
 På den väg sum går fram geum Linsås då sköna.

Nu ber já di harra' sum messköter vägen  
 Gär nôt ôt eländet, va ente förlägen  
 I kan lå teminstingens åka å titta  
 å strö på nõka gruskorn – um i så'na kan hetta  
 älle låna e' harv å nõne bonne i trakta  
 å dra'n ätter vägen bå' länge å sakta  
 så kanske den kan kapa di hemskaste knöla  
 men gär då nu strax, å sett ente å söla.

Den bluge i Børstena-kanta



## Projekt Förhöjd grusvägstandard

# Väg värd att vårda

Grusvägen ringlar sig fram genom det vackra landskapet. Ömsom genom tät skog, ömsom över öppna böljande ängar. En röd stuga där, en röd stuga här. Det är i hjärtat av Småland – mellan Ramkvilla och Hörnebo – som jag rullar fram på den 8 km långa sträckan som sedan några år är en så kallad Klass 1+ väg med förhöjd grusvägstandard.

Text och foto:  
David Söderlind, Concret

Vägen hade i många år varit föremål för de boendes klagomål. Den var gropig när det regnade och dammig när det var torrt. Bärigheten var dålig och vägen var knappt farbar under tjällossningsperioden. 2001 blev det aktuellt att genomföra vägförbättringsåtgärder.

– Självklart önskade vi då få vägen belagd, säger Uwe Klitsch och Jan Olov Karlsson, som båda bor utmed vägen.

Vägen fanns dock inte med i Vägverkets åtgärdsplan för beläggningsåtgärder, men däremot i Jönköpings läns grusvägsinventering, där den var utpekad som en Klass 1+ väg. Det blir den väg som bedöms ha höga kulturhistoriska, upplevelsemässiga och i viss mån även biologiska värden.

– Utifrån vägens värden och de rådande omständigheterna beslutade Vägverket tillsammans med Läns-

styrelsen i Jönköpings län att pröva ett nytt förhållningssätt: höja vägens standard, men behålla beläggningen grus som slitlager. Så kallad förhöjd grusvägstandard, förklarar Ingemar Gustavsson på Vägverket.

### Vägen ska brukas

– Syftet med projekt Förhöjd grusvägstandard är att bibehålla vägens ålderdomliga prägel och höga kulturvärden samtidigt som vägen håller en god standard så att trafikanterna kan köra på en bra väg under hela året, berättar Gustavsson.

Den aktuella vägen är unik i det avseendet att den har kvar sin ursprungliga sträckning. Den överstämmer helt med 1890 års generalstabskarta.

– Om en äldre väg ska bibehålla sina höga värden krävs ett kontinuerligt underhåll som upprätthåller

*Klass 1+ väg – väg som bedöms ha höga kulturhistoriska, upplevelsemässiga och i viss mån även biologiska värden*





dessa värden. Vägen ska brukas, säger Gustavsson.

Det är inte bara grus som slitlager som betingar ett kulturhistoriskt värde; också vägens plan, profil, bredd och ursprungliga sträckning.

– Förhöjd grusvägstandard innebär att man upprätthåller en god grussammansättning, rätt lutning på vägytan och en väl avvattnad väggkropp.

Vägens gamla sträckning, plan, profil och vägbredd bibehålls, säger Ingemar Gustavsson.

#### Bättre dialog

Vägverket samlade representanter för de boende, Ramkvilla sockenråd, Vetlanda kommun, Länsstyrelsen och entreprenörsföretaget för att presentera förslaget med förhöjd grusvägstandard.

– Dialogen med Vägverket har blivit mycket bättre sedan projektet inleddes. Innan kände vi oss som ett gäng gnällspikar, nu får vi bättre gehör, säger Uwe Klitsch som samtidigt påpekar vikten av att agera tillsammans.

– Samla insatserna, låt alla – alltifrån boende, till skolskjuts, näringsidkare och mjölk bilen – ge sin syn på saken. Bättre samarbete ökar möjligheterna att få igenom sina krav.

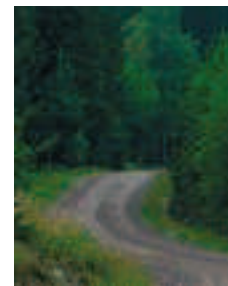
Vägen tillmättes klass 1+ under 2001. Resultatet är gott.

– Vägen har blivit mycket bättre, nackdelen med smutsen när det blir blött finns dock fortfarande kvar, säger Jan Olov Karlsson.

– Vägen står emot regn mycket bättre och totalt sett har framkomligheten förbättrats. Vi har också fått ett »larmnummer« att ringa när det uppstår problem. Åtgärderna utförs snabbare nu. Dessutom besiktigas vägen oftare numera, säger Uwe Klitsch.

Även om Uwe och Jan Olov fortfarande drömmer om en belagd väg konstaterar de.

– Det är bättre med en väl underhållen grusväg än en dåligt underhållen belagd väg.



#### Levande landsbygd

Efter pratstunden med Uwe och Jan Olof kör jag mot Hörnebo. Där utgör skiffergruvan – betraktad som »Sveriges vackraste dagbrott« – mitt mål. Under sommarmånaderna ett välbesökt utflyktsmål med många danska och tyska turister. När jag sedan är på väg hemåt tänker jag på Uwes svar på frågan hur de som boende ser på kulturmiljön de lever i.

– Tyvärr blir man ibland hemmablind. Miljön och historien här är ju en del av vår vardag. Därför ser vi kanske värdena på ett annorlunda sätt än en turist som kör förbi. Utan folk som bor här blir ju miljön inte mycket värd. En bra väg är nödvändig om man vill ha en levande landsbygd, menar Uwe Klitsch.

#### KLASSISK VÄG.

– Visst har standarden på vägen förbättrats avsevärt, åtgärderna utförs snabbare och vi får bättre gehör för våra önskemål, konstaterar Uwe Klitsch och Jan Olov Karlsson som bor utmed länsväg 748.

#### Fakta Förhöjd grusvägstandard på länsväg 748

Projektet omfattar en 8,1 km lång sträcka mellan Ramkvilla-Lövås-Hörnebo. Vägbredd 4,0 meter. Skyltad hastighet: 70 km/h. Trafikmängden är 60 fordon/dygn och 8 lastbilar/dygn. Vägen har slitlager av grus.

Vägen går genom ett kulturhistoriskt intressant område och vägens ursprungliga plan, profil och sträckning har förändrats mycket lite.

Skötselplanen för Förhöjd grusvägstandard bygger på fyra punkter:

1. En tillfredställande ytvattenavrinning. Grusåtervinning vartannat år, en åtgärd som syftar till att vattnet ska rinna närmaste väg ner i diket.
2. Rätt sammansatt grusslitlager. Ett slitlager med maximal grovkornhalt för att åstadkomma en så ren väg som möjligt.
3. En rätt formad väg. Tvärfall och skevning, det vill säga 4-5 procents lutning från mitten och ut mot väggkanten.
4. En väl dammbunden väg.

# Många frågor om efterfordon

Vägverket får många frågor om vad det är som gäller för ett efterfordon och många undrar om de kan låta avregistrera sin släpvagn och använda det som efterfordon. Vägverket Region Sydöst har därför tagit fram en ny broschyr om efterfordon.

Text: Nanny Tiberg och Sofie Wernersson  
Foto: Kerstin Ericsson

Ett efterfordon är inte det samma som släpvagn eller terrängsläp utan ett fordon som inte är avsett för att frakta gods. Exempel på det kan vara en skylift eller en kioskvagn. För ett efterfordon gäller inte samma regler som för en släpvagn trots att det kan vara svårt att se skillnaden på dem. Det som skiljer efterfordon mot vanliga släpvagnar är att de inte behöver registreras och kontrollbesiktigas och har därför ingen registreringsskylt. Med ett efterfordon bakom bilen får hastigheten inte överstiga 30 km/timmen och efterfordonet måste ha en skylt för långsamtgående fordon baktill.

## Nya regler

Från och med 2005 gäller nya regler för de efterfordon som tas i bruk.

– Den största förändringen är att nu ska alla nya efterfordon ha två kör-

riktningsvisare med orangegult ljus, säger Jörgen Persson på Vägverket Region Sydöst. Detta har tidigare



inte varit ett krav, men vi har rekommenderat det.

Den nya broschyren har skickats till bland andra polisen, bilprovningen och uthyrare av arbetsmaskiner. Den finns också att ladda ner från Vägverkets hemsida [www.vv.se](http://www.vv.se)  
> fordon > fordonsfrågor > efterfordon.



## Ny handbok för Vägar och gators utformning

Nu har den nya handboken för utformning av vägar och gator kommit. »Vägar och gators utformning«, VGU, ersätter tidigare ARGUS och VU94 och gäller för statlig väghållning från den 1 september 2004. VGU gäller för både tätort och

landsbygd. Handboken har förnyats med hänsyn till bland annat nuvarande transportpolitiska mål, nya forskningsrön, erfarenheter och värderingar. VGU är ett hjälpmedel för alla som arbetar med väghållning och ges ut i samarbete med Väg-

verket och Svenska Kommunförbundet.

På Vägverkets hemsida [www.vv.se/vgu](http://www.vv.se/vgu) finns VGU i sin helhet att ladda hem och den kan också beställas från butiken.



Text: Sofie Wernersson  
Foto: Sören Carlsson

*Gamla betongvägar som belagts med asfalt har visat sig dyra att underhålla. Asfalten spricker och vägbanan blir ojämn. Att reparera dessa vägar är inget man gör varje dag, endast ett fåtal behärskar konsten. En av dem är Hans från Tyskland.*

## Tungviktare från Tyskland

I takt med att bilen började bli allt vanligare i Sverige ställdes högre krav på vägarna. De större vägarna belagdes med betong och under 40-talet blev även riksettan i Östergötland en jämn, grå betongväg. Många års slitaget ledde till slut till spårigheter och eftersom det på 60-talet fortfarande inte var möjligt att förstärka dessa vägar med ny betong fick vägen istället ett täcke av asfalt. Betong och asfalt visade sig dock reagera mycket olika på temperaturväxlingar. Betongen spricker vid alltför stora temperaturskillnader, medan asfalten är mer följsam och elastisk. När betongen på riksettan började spricka blev det också skador på asfaltslagret ovan och körbanan blev ojämn. Underhållskostnaderna sköt i höjden och Vägverket insåg att något måste göras. Blickarna vändes till Tyskland, ett land med mycket betongvägar och stor erfarenhet av dess för- och nackdelar.

### Bara små sprickor...

I norra Tyskland finns ett företag som livnär sig på detta dilemma. Deras affärsidé är en maskin som med en 7,5 tons tyngd släpps ner mot vägen från 2 meters höjd. Slaget gör att betongen spricker, men det blir bara små sprickor och dessa ger materialet möjlighet att röra sig vid temperaturväxlingar. Asfalten tar däremot ingen större skada vid slaget.

Hans från det tyska företaget Schmidh Asphaltsteknik har hela Europa som arbetsfält. Han och hans maskiner ser land och rike runt och krackelerar betongvägar.

– Maskinen fungerar bra och hitintills är det det mest effektiva sättet att komma tillrätta med gamla betongvägar. Jag brukar dock gå ett par meter ifrån maskinen när tyngden släpps. Det vibrerar ordentligt i marken om man står precis bredvid, efter en lång dag kan det kännas i kroppen.

### Åter undertiden vi jobbar

Det tog Hans en vecka att arbeta sig igenom den sex kilometer långa sträckan mellan Vikingstad och Sjögestad i Östergötland. Som alltid när man besöker andra länder har man ett antal nya erfarenheter med sig hem.

– Det är ett speciellt arbetsklimat i Sverige, säger Hans. Jag är van att jobba 10-12 timmar om dagen och hemma i Tyskland åter vi dessutom undertiden vi jobbar!

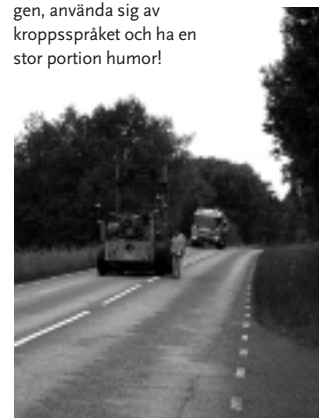
### Faktaruta om betongvägar

- Många av de större vägarna i Skåne och Östergötland försågs med betong under efterkrigstiden.
- Betong används fortfarande på vissa av Sveriges vägar, den nya förbifarten utanför Uppsala som snart kommer att byggas, blir en betongväg.
- Förr göt man betong i form ute på vägen, idag hålls en flytande betongmassa ut på vägen som sedan jämnas till av en maskin.
- Betong är betydligt hårdare än asfalt och slits därmed inte lika fort.
- Det är dyrare att underhålla betongvägar jämfört med vägar som försetts med asfalt.

Tyngden fram till på maskinen väger 7,5 ton. När den släpps mot vägen uppstår en mängd små sprickor i betonglagret under asfalten. Dessa sprickor gör att betongen kan röra sig vid temperaturväxlingar, utan att skada asfalten ovanför betongen.



Leif Malmenlid från Asfaltsgruppen Öst hade vissa svårigheter att kommunicera med den tyske kollegan Hans. Leif testade såväl svenska, engelska som arabiska utan större framgång. Då återstod bara att måla linjer på vägen, använda sig av kroppsspråket och ha en stor portion humor!



# Positiv trafiksäkerhetsatsning

*När Sydkraft planerade för sitt fjärrvärmenät mellan Mönsterås samhälle och Södra Cell Mönsterås, väcktes idén att bygga en cykelväg över ledningarna. Kontakt togs med Vägverket, Södra Cell och Mönsterås kommun.*

Text och foto:  
Kerstin Ericsson

Martina Isaksson cyklar varje dag till och från Mönsterås. Hon tycker att det är jätteskönt att slippa cykla på E22.

Vägverket såg det som en mycket positiv trafiksäkerhetsatsning då en framtida ombyggnad av E22 till 2+1-körbanor med mittvajer planeras och det är många som arbetspendlar med cykel mellan Mönsterås samhälle och bruket. Södra Cell Mönsterås som belastar E22 hårt med tunga timmertransporter, tyckte att en gång- och cykelväg till bruket var en utmärkt trafiksäkerhets- och friskvårdssats-



ning. Mönsterås kommun var angelägen om att kommunens invånare skulle kunna ta sig tryggt och säkert till arbetsplatsen.

Helena Jaryd, har varit projektledare tillsammans med K-G Edman. – Det har varit ett mycket gott sam-

arbete mellan Vägverket, Sydkraft, Södra Cell Mönsterås och Mönsterås kommun, säger K-G Edman. Det här är ett bra exempel på PPP-projekt, Passa På Projekt! tycker K-G. Cykelbanan invigdes vid Cykelns dag i Mönsterås den 21 augusti.

## Nya vägsträckningar

### Ny vägsträckning förbi Åtvidaberg

Den 18 maj släpptes trafiken över den nya sträckningen av riksväg 35 förbi Åtvidaberg. Vägen invigdes av landshövding Björn Eriksson som markerade trafikpåsläppet med ett dundrande kanonsalut.

Vägen har fått en ny rondell, där det tidigare fanns en signalreglerad korsning utmed Sunnebovägen. Tre broar har byggts för att skilja gående och cyklister från övrig trafik.

Arbetet påbörjades i november 2002 och har kostat cirka 120 miljoner kronor.

### Riksväg 29, delen Hoka – Grönadal

Den 1 juli blev den nya vägsträckan klar för trafik och invigdes av GD Ingemar Skogö.



FOTO: BENGT ANDERSSON

Den nya vägen mellan Hoka och Grönadal har också berikats med ett konstnärligt verk. Smultronstenar heter skapelsen som är utförd av konstnären Solweig Jansson som ger vägen en extra dimension.

Den här vägen har med sin mystik runt sägnen om Rolands Hav en alldeles speciell atmosfär. Knallen Ola Rolands försvinnade på 1830-talet är upprinnelsen till det. Enligt sägnen ska han ha bragts om livet, rånats på sina pengar och varor samt därefter blivit sänkt i skogsgölen som därefter kallas för Rolands Hav. Sägner säger också att det varje vår hörs ett utdraget skri som kan liknas vid namnet Ooola. Detta skri kommer att höras tills dess mördaren blivit straffad.

Den nya vägen går tätt förbi Rolands Hav och det ger möjlighet för alla att uppleva mystiken och atmosfären direkt på plats.



*Fler Växjöbor borde ta cykeln istället för bilen! Antalet resor på cykel är förhållandevis få jämfört med andra städer och framförallt med tanke på förutsättningarna. Mobilitetskontoret i Växjö kommun arbetar för att folk ska välja cykeln framför bilen vid kortare transporter inne i stan.*



Text: Åsa Nilsson och Sofie Wernersson  
Foto: Stellan Karlsson

En resvaneundersökning från 2002 visar att bilen används till 60 procent av resorna under högt trafik. Mer än hälften av bilresorna är kortare än fem kilometer, 80 procent är kortare än tio kilometer.

## Varför cyklar inte fler i Växjö?

Avstånden i staden är korta och större delen av befolkningen bor inom fem kilometer från centrum. Frågan är då varför cykel inte används till mer än 18 procent av resorna till vardags, 30 procent av skolresorna och 22 procent av arbetsresorna?\*

– Vanans makt utgör det främsta skälet tror Ulf Agermark, trafikplaneringschef i Växjö kommun. Men vi måste börja tänka om. Dagens trafiktrend pekar på allt fler och tyngre fordon. Cykel som färdmedel spelar därför en viktig roll i arbetet för ett hållbart transportsystem. Jag vill gärna tro att vi även i framtiden kan erbjuda en bra miljö och en förbättrad folkhälsa till våra barn och barnbarnsbarn. Men då handlar det om en mer traditionell trafikplanering. Vi måste påverka folks attityder och beteenden i trafiken, både vad gäller färdmedelsalternativ som ömsesidig respekt och hänsyn till våra medtrafikanter.

### Pensionärer, invandrare och mellanstadiebarn

Huvudmålgruppen för informationsprojektet är kommunens invånare. Under våren har mobilitetskontoret främst fokuserat informationsarbetet på pensionärer, invandrare och mellanstadiebarn. Bland vårens många arrangemang kan nämnas en upplevelsedag för pensionärer i samarbete med Landstinget Kronoberg och en cykelkurs för invandrarkvinnor genom Panncentralen, ett integrationssamarbete mellan två kommunala bostadsbolag.

– Vi hoppas kunna arbeta vidare med marknadsföring av cykelvägnätet och cykelns fördelar, menar Ulf. Vi behöver vända trenden för att få ett hållbart transportsystem i framtiden och vi har goda chanser att lyckas. De korta avstånden och det relativt platta landskapet passar bra för cykling.

\* Uppgifterna baseras på en cykelanalys som Cykelfrämjandet och Växjö kommun genomförde under våren 2004.

## Alkolåsprojekt har gett positiva resultat

För att få kunskap om attityder till alkolås kopplat till skolskjutsar har Vägverket Region Sydöst genomfört tre pilotprojekt tillsammans med Jönköping, Kalmar och Växjö kommun. Valet att infö-

ra alkolås har gett effekt och utvärderingen visar positiva resultat när det gäller åsikter från både entreprenörer, upphandlare, chaufförer och inte minst föräldrar till de skolåkande barnen. Enligt

en av chaufförerna får de ofta beröm av folk utifrån som tycker att det är bra med alkolås. Det har gjort att många chaufförer idag känner sig stolta över att ha ett alkolås inmonterat i fordonet.



Foto: KERTIN ERICSSON





Regnet strilade ned över de cirka 200 besökarna som hade samlats för att se Vägverkets f.d. generaldirektör Carl-Olof Ternryd inviga den ny-gamla rastplatsen.



## Efterfrågad rastplats åter öppen

*Vid sjön Fräjen i Kronobergs län ligger rastplatsen Fräjen. På grund av skadegörelse stängdes rastplatsen för tre år sedan. Men efter påtryckningar från diverse organisationer, föreningar och privatpersoner har nu rastplatsen öppnats igen.*

Text och foto: Jesper Kallhed

Rastplatsen har flyttats några hundra meter och fått ett helt nytt utseende och utrustats med kommunalt vatten och avlopp. Informationstavlor har förbättrats och utrustats med det nya rastplatskonceptet som presenterar de större turistmålen i trakten.

### Första besökaren

Efter invigningen överlämnade Vägverkets projektledare Birgitta Nilsson

en blomsterbukett till den första besökaren, som var paret Inge och Robert Seifert från Gluckstadt i Tyskland.

– Vi är på väg till Stockholm och kände att vi behövde sträcka på benen och tyckte detta såg ut att vara en trevlig plats. Vi brukar stanna på rastplatser utmed vägen och det är klart att man föredrar dem som ligger vackert, vilket den här verkligen gör, fortsätter Robert och blickar ut över sjön. Här verkar ju också finnas bra servi-

ce och information, vilket man också uppskattar.

– Vi blev väldigt förvånade när vi körde in här, säger Inge. Här var en massa folk och personer med gula och orange jackor kom och mötte oss. Men det var ju roligt att vi är de första som stannar här!

Efter blommor samt intervjuer kunde paret Seifert koppla av och låta sig väl smaka av den Småländska ostkakan i serveringstältet.

Vägverkets projektledare Birgitta Nilsson överlämnade en blomsterbukett till den första besökaren, som var paret Inge och Robert Seifert från Gluckstadt i Tyskland.





# 250 personer arbetar med nya E4:an förbi Markaryd

Text: Sofie Wernersson  
Foto: Kerstin Ericsson

Utbyggnaden av E4 förbi Markaryd är i full gång och sysselsätter för närvarande 250 personer. Etapp ett som NCC Construction Sverige AB genomför har pågått i ett år och schaktningsarbetena är i stort avslutade. Just nu pågår överbyggnadsarbeten med utläggning av förstärkningslager och bärlager. Redan under hösten kommer trafikanterna att kunna åka på en del av den nya motorvägen. En sträcka på 4 km på delen söder om Strömsnäsbruk öppnas då för trafik.

## Tillfällig järnväg

Etapp två av vägbygget är också påbörjad och Vägverket Produktion ar-



Hasse Ekman är en av de 60 personer som jobbar med Laganbron.

betar nu med schaktningsarbeten bland annat vid trafikplatsen Markaryd södra. Det byggs även en tillfällig järnväg förbi trafikplatsen, detta för att göra det möjligt att bygga en ny järnvägsbro.

## Bron är ritad av vinnare

Projektet innefattar 28 broar och den största av dem är den 370 meter långa bron över Lagan. 60 man jobbar nu med bron och arbetsstyrkan kommer att utökas ytterligare framöver när farbanan byggs. Bron är ritad av Inger Berglund som vann arkitekttävlingen Vägverket arrangerade. Brons form är ovanlig och är därför en utmaning för brobyggarna.

## Variabel hastighetsgräns på E 22

Vägverket genomför under åren 2003-2007 försök med variabla hastighetsgränser på 17 platser runtom i Sverige. En av försökssträckorna är E 22 Åryd-Ronneby i Blekinge där hastigheten kan varieras mellan 70-110 km/tim beroende på rådande väder- och väglagsförhållanden.

– Förhoppningen är att trafikanterna lättare ska acceptera variabla hastighetsgränser som anpassas efter rådande förhållanden och att det leder till att de följer hastigheterna bättre. Därmed hoppas vi också på ökad trafiksäkerhet och bättre framkomlighet, säger Ulf Andersson, som är Vägverkets projektledare i Blekinge.



Just nu pågår försöket med variabel hastighet för fullt på sträckan i Blekinge. Hastigheten på de digitala skyltarna regleras via Trafikinformatiönscentralen i Jönköping. Försöket kommer att pågå till och med 2006.

Även på Ölandsbron, där mängden trafik varierar oerhört beroende på årstid, kommer försök med variabla hastigheter att göras. Försöken beräknas starta under sommaren 2005.

Ytterligare information om försöket och aktuella försökssträckor finns på:

<http://www.vv.se/variabelhastighet>

Ny adress för:  Ny prenumerant:  Önskar ej få Vägskälet

Posttidning B

.....  
Namn

.....  
Adress

.....  
Postnummer Postadress

.....  
Telefon

Om du ändrat adress sänd in hela rutan ovan med såväl den gamla som den nya adressen till:  
Vägskälet, Mary Kalvik, Vägverket Region Sydöst, 551 91 JÖNKÖPING. Tel. 036-19 20 00 · Fax 036-19 21 21

Om du känner någon annan som vill bli prenumerant (kostnadsfritt) – kryssa för »ny prenumerant«  
och fyll i namn och adress samt skicka in kupongen till ovanstående adress.

Vill du inte ha tidningen mer, kryssa för »Önskar ej få Vägskälet« samt skicka in kupongen till ovanstående adress.

# 2+1-vägar innebär nytt arbetssätt för räddningstjänsten

*Allt fler vägar byggs om till så kallade 2+1-  
vägar, det vill säga vägar där antalet körfält  
i vardera riktningen skiftar mellan  
ett och två.*

För trafiksäkerheten är det en stor fördel att körfälten på så vis delas och den mötande trafiken separeras från varandra genom ett mitträcke.



Text: Nanny Tiberg  
Foto: Kerstin Ericsson

Dessvärre finns det även nackdelar. Körbanan som bara har ett körfält kan upplevas som trång och det är svårt för räddningstjänsten att ta sig fram vid olyckor. Det försvårar även för vägarbeten och vinterväghållningen och underhållskostnaderna blir dyrare.

Vägverket har tagit fram en folder som är riktad till dem som arbetar med utryckning så som ambulans, räddningstjänst, polis och bärgningsbilar.

– 2+1-vägar innebär ett helt nytt sätt att arbeta för räddningstjänsten, säger Mats Petersson på Vägverket. Utryckningspersonalen behöver veta hur räckena fungerar och hur man gör för att ta sig fram där det är trångt och kanske bildas långa bilköer. Det har även resulterat i att man söker nya samarbetsvägar mellan olika räddningstjänster och över länsgränserna. Händer det en olycka mellan två orter eller län åker räddningstjänsten från båda håll för att någon säkert ska komma fram till olycksplatsen.

Broschyren om 2+1-väg finns på Vägverkets hemsida [www.vv.se](http://www.vv.se) >vägar & trafik >utryckning & räddning.

## Vägskälet

Ansvarig utgivare: Ulf Modig, Vägverket Region Sydöst.

Adress: Vägskälet, Vägverket Region Sydöst  
551 91 JÖNKÖPING.

Nästa nummer: november 2004

Grafisk form och original: Concret Reklam AB.  
Papper: Profil silk 170 g.  
Tryck: NRS.

