

Tillfälliga transportvägar på dålig mark

Bakgrund

Byggandet av tillfälliga transportvägar kan väntas öka, samtidigt som miljökraven skärps. Markskaador och återställande är viktiga frågor. I princip kan man förstärka marken och dessutom förse fordonen med större däck och lägre marktryck.

Syfte

Projektets mål har huvudsakligen varit att redovisa användbarheten av nya material i tillfälliga transportvägar samt att ange dimensioneringssätt och råd angående utförande.

Genomförande

Skanska Mellansverige AB, Vägavdelningen i Uppsala har med bidrag från SBUF genomfört projektet i samarbete med Korsnäs AB, SkogForsk, GeoProjektering AB, Trelleborg Tyre AB, TerraMark AB, Mark & Park HB, Fastbränsle AB och Spångarna Utvecklings AB.

Under juni 1992 utfördes vid Korsnäs Gimoförvaltning en provväg med olika överbyggnader av makadam, flis och risbäddar samt jordarmering av geonät, kokosmatta och viraduk. De tio provytorna ligger i sank skogsmark. Jordgrunden utgörs av 0,5-2,5 m torv på lera, gyttja och morän. Körförsök gjordes under juli med en skogsmaskin med olika däck och däckstryck.

Resultat och råd

Försöken visar att vegetationstäck och undergrundens egenskaper spelar stor roll vid dimensionering. Bärlager bör normalt vara makadam, samkross eller bärlagergrus. Geotextiler bör vara geonät med goda förkylnings- och friktionsegenskaper samt hög hållfasthet och töjningsmodul. Skogsmaskiner med breda däck och variabelt däckstryck är under utveckling och verkar lovande.

I rapporten redovisas ett sätt att dimensionera tillfälliga transportvägar liksom lämplig undersökningsmetod. För de testade nya materialen flis, kokosmattor och viradukar redovisas egenskaper och användbarhet. Vidare ges några förslag till arbetsutförande med kostnader.

Ytterligare information lämnas av

Per Lennart Svensson, Spångarna Utvecklings AB, tel 08-720 37 04, eller av Nils Svanqvist, Skanska Mellansverige AB, tel 018-17 07 00.

Rapporten Transporter i väglöst land (av Per Lennart Svensson, 18 sid) kan beställas från SBUF, tel 08-679 79 79.

Försöksresultat: spår djup från längdprofiler vid olika antal överfarter

