

## Sista sommaren på Essingeleden

Det kan verka som om hela Sverige går in i en enda stor semesterdvala efter midsommar, men fortfarande finns det många jobb som måste utföras. Inte minst i vår bransch, där semestertider också kan vara extra lämpliga för jobb.

–Semestern är bästa tiden att jobba på! säger till exempel Mikael Kinnmark på DAB som utför sommarreparationerna på Essingeleden.

av EVA SAHLSTRÖM

publicerad i *Leveranstidningen Entreprenad* nr 13, 2002

Sommarreparationerna av Essingeleden har varit en återkommande prövning av Stockholmsbilisternas tålmod under ett drygt decennium. Reparationerna började 1991 då Vägverket hade tagit över ansvaret för Essingeleden från Stockholms stad.

Tidens tand hade slitit på den 35-åriga trafikleden och reparationerna har varit nödvändigt underhåll. Alla övergångskonstruktioner – fogarna – byts ut, farbanorna omisolerar och kantbalkarna byts ut. När arbetena blir klara i höst kommer det inte att behövas reparationer av den här omfattningen de kommande 30–40 åren.

När Essingeleden byggdes beräknade man att den skulle ta cirka 60.000 fordon per årsmedeldygn. Sedan dess har trafiken mer än fördubblats till 125–130.000 fordon per dygn idag. När Södra länken öppnar 2004 räknar man med att antalet stiger till 160.000 fordon per dygn.

–Det är en anledning till att vi forcerat upp reparationerna. Vi skulle egentligen ha blivit färdiga nästa år, men vi vill vara klara i god tid före Södra länkens öppnande, säger Bo Möller, projektledare på Vägverket Region Stockholm.

### Underhållsåtgärder

I snitt har Vägverket lagt ner 25 miljoner kronor per år på Essingeledens underhåll sedan man övertog den från Stockholms stad. Sammanlagt räknar man med att det blir åtgärder för 700 miljoner kronor, men då ingår även trafiksäkerhetshöjande åtgärder och bullerskydd.

De låga mittbarriärerna har bytts ut mot högre för att inga bilar ska kunna komma över på fel sida om mittlinjen, och nya krockskydd och broräcken har monterats. Bullerskydd har satts upp för att förbättra miljön för de omkringboende. För att behålla utsikten från broarna har man satt upp skärmar av härdat glas på utsidan av broräckena.

Det som är kvar att göra nu på Essingeleden är utbyte av isoleringen på brofarbanan, reparation av kantbalkar och fogbyten på södergående körfält.

De norrgående körfälten blev klara förra året och då ökade man också antalet körfält med ett ytterligare, det vill säga där man tidigare haft två körfält är det nu tre och där det tidigare varit tre körfält är det fyra.

Det behövs en högre kapacitet när Södra länken öppnar och man har fått till det fjärde körfältet genom att ta bort vägrenarna nästan helt. Endast en halvmeter vägren är kvar, och man har två körfält på 3,25 meters bredd och två lite smalare på 3 meters bredd.

### Fogbyten

Under de första åren av reparationer kunde trafiken flyta på ganska normalt eftersom

man då i första hand ägnade sig åt att byta de gamla läckande fogarna till nya täta. Genom att använda en så kallad quickbridge, en tillfällig bro som ställdes över arbetsplatsen, gick det att ha tre körfält över arbetsplatsen samtidigt som man arbetade under.

De senaste fem till sex åren har man dock också bytt isoleringsskiktet på körbanan och då fungerar det inte längre med en quickbridge utan det krävs avspärrningar.

–Det har i stort sett fungerat bra, säger Bo Möller, projektledare på Vägverket Region Stockholm.

Målet har varit att upprätthålla samma antal körfält.

–Det har vi väl lyckats med i stort utom på några ställen.

Under semestertiden från midsommar till när skolorna börjar igen är det inte så mycket trafik och då flyter det på avspärrningar till trots. Värst är det i maj och juni då trafiken fortfarande är tät.

## **Köer**

Den här sommaren har man minskat de norrgående körfälten till tre igen och lett över ett av de södergående på det fjärde. Trots att man har ett södergående körfält avspärrat för omisolering kan man därför ändå ha tre filer söderut.

Köer blev det i alla fall innan semestrarna började. De tillfälliga filerna är smala och bilisterna förvirras av att avspärrningarna flyttas och förändras allteftersom arbetet fortskrider.

–Det är svårt att få fram skyltning på ett bra sätt, säger Bo Möller.

Trots att man försöker sätta upp tydliga skyltar är det många som inte läser dem. Det leder till att folk kör som de är vana och börjar byta filer på olämpliga ställen, vilket stoppar upp trafiken.

Köerna provar tålamodet och det händer att bilister skriker glåpord åt dem som arbetar med reparationerna.

–Det finns en del som är riktigt tokiga. Vi hade en del som hystade burkar på killarna, berättar Mikael Kinnmark, platschef på entreprenören DAB.

Sämst på att ta hänsyn är yrkestrafiken, säger både Mikael Kinnmark och Bo Möller.

–De tar ingen hänsyn till att det står folk bredvid.

## **Vanesak**

Att jobba på en så trafikerad led som Essingeleden verkar inte så lockande, men Mikael Kinnmark säger att det är en vanesak.

–Många killar är hellre på Essingeleden än på en liten väg inne i stan, säger Mikael Kinnmark.

Det är friare att gå på Essingeleden än att arbeta på trånga gator mellan hus. Det största arbetsmiljöproblemet är ljudet, speciellt i år då man har trafik på båda sidor om sig.

När ENTREPRENAD besöker Essingebron, en av Essingeledens tre broar, känns det ändå som att man är rätt avskärmad från trafiken. Tidigare hade man bara betongblock som fordon kunde köra över om det ville sig illa, men nu har man kraftiga barriärelement som är länkade i varandra.

–Det är säkerhetsmässigt väldigt bra, och vi har inte haft några incidenter. Det var någon bil som körde upp på ett element och välte, men inga killar har blivit skadade, säger Mikael Kinnmark.

Ibland får man dock rycka in när bilister får problem. Det händer till exempel att

folk får bensinstopp mitt på bron och blir ståendes mellan betongblocken.

–Så vi får hjälpa till med bensin och sånt, säger Mikael Kinnmark.

## **Semesterlugnt**

Vid midsommar lugnar allt ner sig. Folk går på semester och trafiken flyter på. När trafiken minskar blir det också lättare med transporter till och från arbetsplatserna.

–Semestern är bästa tiden att jobba på! säger Mikael Kinnmark.

Han störs inte alls av att ha semester när alla andra jobbar, utan tar ledigt på vintern istället. Och det går att ha sommarsemester även när man jobbar med Essingeleden, bara inte alla tar semester samtidigt.

–Vi syr ihop det.

En del undrar nog om det inte är semester även på Essingeleden, för att de inte ser någon som jobbar just när de själva kör förbi.

–Folk undrar när de inte ser någon som jobbar, de tror att vi inte gör något. Men då har vi kanske gjort en gjutning, eller står nere i ett schakt. Eller så regnar det för mycket, säger Mikael Kinnmark.

Många av jobben är väderberoende och en del saker kan inte utföras när det regnar. Den blöta sommaren för två år sedan var problematisk, men i år har vädret varit väldigt gynnsamt med lite regn.

## **Omisolering**

När vi går över den blottlagda brobanan är det just gynnsamt solsken. Asfalten, skyddsbetongen och den gamla isoleringen har frästs bort ner till konstruktionsbetongen.

Det gamla skyddsbetongslagret är slut, fullt med salt och klorider. När det tränger ner fukt mosar trafiken sönder betongen och isoleringen skadas. Det är då det kan bli skador i konstruktionsbetongen.

Innan den nya isoleringen läggs på görs konstruktionsbetongen ren och jämnas till. Sedan lägger man på en isoleringsmatta som värms fast med gasol. Över det läggs ett tätt lager av polymergjutasfalt.

Allt toppas sedan med flera lager asfalt.

Längre bort ser vi ett svartblänkande band av polymergjutasfalt som lades ut under förmiddagen.

Där Essingebron ansluter till fast mark på Stora Essingen håller man på att byta den sista fogen. De gamla fogarna var inte täta utan vatten och vägsalt rann in och skadade den omkringliggande betongen.

De nya fogarna har gummiprofil och leder ut vattnet åt sidan.

En bit bort river en grävmaskin upp gammal beläggning. Det är sommarlugn trafik nu, även om vi ständigt hör ett jämnt brus omkring oss. I höst ökar bruset när trafiken åter tättnar, men från oktober ska det vara slut med köerna. Då är Essingeleden färdigreparerad för lång tid framöver och bilisterna har fått ett ytterligare körfält i båda riktningarna.

## **Faktaruta:**

Essingeledens broyta inklusive Norra länken är 153.000 m<sup>2</sup>. Det kan jämföras med att Göteborgs totala broyta är 145.000 m<sup>2</sup>. Essingeledens broyta utgör cirka en fjärdedel av Vägverket Region Stockholms broyta, och cirka 5 procent av Vägverkets samlade bestånd.

På Essingeleden finns det 105 stycken fogar, varav 103 stycken redan var utbytta innan sommarens reparationer satte igång. Den totala foglängden ligger på 1.838 meter.

### **Bildtexter:**

1. Mikael Kinnmark från entreprenören DAB och Vägverkets projektledare Bo Möller står på den blottlagda brobanan som ska få ny isolering. Trafiken brusar förbi på var sida om arbetsområdet.
2. Vid Essingebrons fäste på Stora Essingen byts den sista övergångskonstruktionen. Den gamla fogen har tagits bort och till höger syns ny fog.
3. Mikael Kinnmark synar betongen vid fogen. Eftersom de gamla fogarna läckte har den omkringliggande betongen skadats av fukt och vägsalt. Betongen närmast fogen byts därför ut.
4. De nya fogarna är täta till skillnad från de gamla där vatten läckte in och skadade betongen. I de nya fogarna, som har gummiprofil, leds vattnet istället ut åt sidan.
5. När farbanan har rengjorts och jämnats till värmer man på en isoleringsmatta. På den läggs sedan polymergjutasfalt. Där Bo Möller och Mikael Kinnmark står lades gjutasfalten ut bara några timmar tidigare.
6. De återkommande sommarreparationerna har varit nödvändigt underhåll av den 35-åriga Essingeleden. Ledens tre broar, varav Essingebron och Gröndalsbron syns här, får nya fogar och kantbalkar, samt omisolerade farbanor.
7. Över isoleringsmattorna som har värmts på konstruktionsbetongen läggs ett 30 centimeter tjockt lager polymergjutasfalt. Ovanpå det kommer man sedan att lägga vanlig asfalt.
8. Här läggs gjutasfalt på Gröndalsbrons ena körfält. Snart är det här körfältet färdigt och kommer att öppnas för trafik så att filen till vänster kan omisoleraras.
9. Gjutasfalten är värmd till 220 grader så det är hett arbete i sommarvärmen. Det är viktigt att asfalten är exakt rätt temperatur så att blandningen blir rätt och den blir slät.