Vägverket
Produktion

PåVäg

Tidning om Vägverket Produktion • Nr 3 • 2005 • Årgång 13



Foto: HÅKAN LINDGREN

God natt!

Stor planering krävs när Essingeleden stängs av för underhåll



Byggarna om vägen till bron

MITTEN



Hon kräver mitträcken i norr

SIDAN 11



Massor av asfalt från Hotmix

SIDAN 13

Satsning på



Ulf Book:

Gudrun spökar för trafikanterna

Väg- och anläggningsmarknaden känns lite motsägelsefull just nu. Å ena sidan är utbudet ganska gott inom anläggningssektorn, å andra sidan tvingas Vägverkets beställarregioner minska sina planerade satsningar i år med cirka en miljard kronor. Minskningen beror främst på att Vägverket inte får kompensation för den förödelse på vägnätet som vållats av orkanen Gudrun och efterföljande extra timmertransporter. Denna uteblivna miljard kommer med säkerhet att märkas på vägunderhållet i övriga delar av landet, till förfång för främst trafikanter och medborgare men även för entreprenadbranschen.

Vägverkets årliga driftupphandlingar av cirka 20 procent av det statliga vägnätet har avgjorts under våren. Jag konstaterar att Vägverket Produktion nått ett bra utfall och att vi behåller vår andel av Vägverkets driftsmarknad, vilket innebär att cirka 60 procent av de statliga vägarna sköts av Vägverket Produktion.

Det är viktigt att vi lyckas bra i dessa driftupphandlingar. Drift av vägar, gator och andra anläggningar är vår största verksamhet, och jag kan glädjande konstatera att vi får förtroendet från allt fler kommuner att sköta även kommunal gatudrift. Det faktum att vi arbetar med driftfrågor så brett över landet, innebär givetvis att vi har möjlighet att till hela företaget sprida kloka lösningar för kundernas behov, varhelst de identifieras.

Kunskapen om Vägverket Produktion som ett professionellt entreprenadföretag förstärks kontinuerligt på marknaden i takt med att kundunderlaget breddas och vår kompetens kommer kunderna till godo. För att kunna erbjuda marknaden fler och mer attraktiva lösningar har vi det senaste året lagt mycket krut på att kostnadseffektivisera verksamheten samt öka fokus på kundarbetet. Min bedömning är att vi under 2005 ska kunna se en fortsatt positiv utveckling både när det gäller ekonomiskt utfall och nya kunders förtroende för oss.

Som vanligt händer det fortlöpande många spännande saker i vår breda verksamhet inom anläggningsbyggande, beläggning, samt drift och underhåll. I detta nummer av tidningen På Väg kan du läsa om flera händelser som är uppmärksammade även på riksplanet.

Byggandet av E6 mot Norge med invigningen av nya Svinesundsbron i början av juni är ett exempel. De handgripliga förberedelserna inför trängselavgifterna i Stockholm är ett annat.

Spännande är också hur alla inblandade aktörer får logistiken att gå ihop när pulsådern Essingeleden förbi huvudstaden ska totalavstängas under 16 nätter.



Chef, Vägverket Produktion



Priset för ambitiöst säkerhetsarbete är i hamn. Från vänster: Tomas Abrahamsson, SEKO, Martin Svensson och Peter Arvidsson, Vägverket Produktion samt vägdirektör Per-Erik Winberg. Foto: ÅKE WESSMAN

kvalitet gav resultat



När asfaltverket gjort sitt i Hussjöby ska verksmaskinisterna Thomas Carlsson och Marcus Johansson montera ner det. Därefter ska det fraktas till Östersund.
Foto: RALF BERGMAN

HÄRNÖSAND **I dag får Produktion Beläggning, XYZ-län högsta betyg av sin beställare. För fem år sedan var situationen den omvända.**

Sämst blev bäst – nu kommer de stora uppdragen

Under vårens upphandlingar tilldelades arbetschefsområdet högsta poäng och har fått nya stora uppdrag av beställaren Vägverket Region Mitt.

– Vi har jobbat hårt och målmedvetet och lyckats förbättra vårt rykte avsevärt, säger Christian Wasell, arbetschef för XYZ-län.

Beläggningssäsongen har dragit igång på allvar och i Västernorrland och Jämtlands län väntar en rad efterlängtade förbättringar och lagningar, främst på huvudstråken E4 och E14.

Och i år är det Vägverket Produktion Beläggning Nord som tilldelats uppdraget av beställaren Vägverket Region Mitt.

– Vi tackar ödmjukast för förtroendet, för man ska komma ihåg att konkurrensen är stentuff i just denna region, förklarar Christian Wasell och påpekar att mycket har hänt sedan arbetschefsområdet hamnade långt ned på rankinglistan bland regionens beläggningsentreprenörer.

– De senaste åren har vi jobbat målmedvetet och pratat mycket om ökad kvalitet, vikten av att verket levererar bra massa, och att arbetslagen är intrimmade, välorganiserade och tillmötesgående mot kunderna, förklarar Christian. Vid den senaste upphandlingen fick vi högsta poäng när beställaren bedömde anbudsförfarandets mjuka parametrar, som organisation, kvalitet och miljö.

Stora uppdrag

I Hussjöby, mellan Sundsvall och Härnösand, går nu det mobila asfaltsverket Ermont för fullt och ska hinna producera cirka 75 000 ton massa fram till november, om vädrets makter tillåter.

Säsongens stora arbetsuppdrag är indelade i tre beläggningsgrupper, Y1, Z2 och Z3 samt mitträcke Torsboda–Kittjärn. Y1 gäller 8,5 kilometer genom centrala Härnösand där 13 500 ton asfaltsmassa ska läggas. Uppdraget bedöms vara klart runt midsommar och arbetet sker nattetid för att undvika trafikstörningar.

Gör skäl för namnet

Verksmaskinisterna Thomas Carlsson och Marcus Johansson har därefter i uppdrag att montera ned asfaltsverket och frakta det vidare till uppställningsplatsen vid Kännåsen i Östersund. Där ska verket monteras upp, ett arbete som tar en till två veckor. Direkt efter semestrarna kör beläggningsgrupperna Z2 och Z3 igång på E14 i Jämtland, uppdrag som innebär tillverkning av ytterligare cirka 50 000 ton massa.

– En stressig men stimulerande säsong väntar hela arbetschefsområdet, konstaterar Christian Wasell.

PELLE EHNBERG

FAKTA/beläggningsuppdrag

Beläggningsuppdrag Y- och Z-län 2005
Beställare: Vägverket Region Mitt
Totalt värde på upphandlingarna 2005: cirka 30 miljoner kronor.
Antal personal: 35–40.
Bedömd totalvolym för asfaltsverk Ermont säsongerna 2005 och 2006 är cirka 160 000 ton.

Halmstad/Laholm prisade för säkert vägarbete

HALMSTAD **Personalen vid Vägverket Produktions driftområde i Halmstad/Laholm är bäst i Västsverige med att märka ut och sköta sina vägarbetsplatser. I början av april prisades de med en check på 10 000 kronor av Vägverket Region Väst och SECO Väg & Ban.**

– Det är väldigt roligt att dela ut rosor till folk som har ett sådant tydligt engagemang inom ett så viktigt område, säger vägdirektören Per-Erik Winberg.

Det är tredje året i rad som priset delas ut i Västsverige.

Driftområdet innehåller ett vägnät med förutom E6:an även flera hårt trafikerade riks- och länsvägar.

– Vi har fått igenom vårt förslag att tillämpa generella trafikanordningsplaner på dessa vägar.

Det innebär att vi vid behov kan ta ner hastigheten till 50 kilometer i timmen och vid arbeten med 2+1-fältsvägar till 30 kilometer i timmen, säger vägarbetaren Peter Arvidsson.

Tillstånden gäller tre månader i taget och förnyas av Vägverket. Rapportering sker till deras trafikingenjör varje gång förändringar sker av hastigheten. Peter Arvidsson betonar vikten av att ha ordning och reda på arbetsplatserna.

– Vi är mycket noga med att skapa en bra körledning för trafikanterna. När vi är klara med utsättningen provkör vi vägarbetsområdet och gör de justeringar som behövs. Någon detalj kan vara fel och reta trafikanten i onödan.

– Vid arbeten på 2+1-fältsvägar är det viktigt att skapa mycket trånga ingångar före själva vägarbetet. Det känns som trafikanterna då respekterar oss, fortsätter Peter Arvidsson.

Idel lovord

Tommy Axelsson är trafikingenjör vid Vägverket i Halmstad och gör bland annat kontroller av hur entreprenörerna sköter sina arbetsplatser. Han lovordar Halmstadsgänget.

– Initiativ, noggrannhet och engagemang genomlyser deras sätt att arbeta. Under en treårsperiod har jag bara haft anledning att göra två bagatellartade anmärkningar på deras arbetsplatser, säger Tommy Axelsson.

Alla tio medarbetarna inom driftområdet har på ett och annat sätt varit involverade i säkerhetsarbetet och är självfallet glada för priset. Nu planerar hela gänget att använda penningsumman, plus ytterligare en belöning från sin arbetschef, för en gemensam resa till sommaren.

ÅKE KÄLLGÅRD

STOCKHOLM

Några minuter före tio på kvällen trycker Trafik Stockholm på knappen till MCS-systemet på Essingeleden. Det norrgående körfältet ska sopas och tvättas, liksom brunnar, räcken, bullerplank och beläggning som också ska lagas.
Planeringen är minutiös och allt måste klaffa fram till klockan fem kommande morgon, då trafiken släpps på igen.

Den underhållande

– Avstängningen föregås av en omfattande planering. Samordningsmötena med Vägverket Region Stockholm, entreprenörer och arbetsledning är jätteviktiga, säger Peter Sarlén, platschef Vägverket Produktion.

Bara den här natten kommer ett hundratal enheter att arbeta på Essingeleden. Utöver Vägverket Produktions cirka 30, kommer även Sandahls Asfalt att ha 30 för beläggningsarbeten. Resterande 40 enheter är olika underentreprenörer som handsopar, plockar skräp, klottersanerar, suger brunnar, GPS-mäter och kartlägger brunnar, med mera.

– Det finns hur mycket som helst att göra och ingen behöver gå arbetslös, säger Peter Sarlén.

Lotsar för tung trafik

Varje natt genom Stockholm passerar cirka 200 BK1-klassade bilar, tung trafik och trafik med farligt gods. De får inte använda sig av omledningsvägarna genom stan, när Essingeleden är avstängd.

– All sådan trafik samlar vi upp på ett förutbestämt ställe, i kväll Årstalänken vid Hägerstenspåfarten. Där finns sex man avdelade som lotsar, för att i 30 kilometer i timmen och med cirka tio bilar i kolonn leda den tunga trafiken genom Essingeleden, säger Peter Sarlén.

Säker arbetsplats

Att få en säker arbetsplats är det viktigaste, och ansvarig avstängningsledare är Walter Tellsén. Han sköter all planering och samordning före själva avstängningen tillsammans med Peter Sarlén. Och när natten väl är inne, cirkulerar han på Essingeleden, kontrollerar att allt är stängt innan entreprenörerna släpps in och att inget glömts kvar när det är dags att öppna.

– Det är mycket som ska klaffa både före, under och efter. Schemat är väldigt tajt och strular något får vi problem och tappar både tid och pengar, säger Walter Tellsén.

För både norr- som södergående riktningar finns trafikanordningsplaner som noggrant visar hur varje avstängningsställe ska se ut. Den här kvällen, i norrgående riktning, ska det stängas av på tolv ställen manuellt med vägbommar, koner och skyltar.

Enorm apparat när Essingeleden stängs av för att fräschas upp

Först, och med jämna mellanrum, kryssas körfälten från vänster till höger, med MCS-systemet, digitala skyltar monterade i portaler över vägen. Trafiken omleds automatiskt bort från Essingeleden. Hastigheten sänks stegvis på huvudstråket och en TMA-bil med superpil placeras så att bilisterna ser vart de ska ta vägen.

Tommy Wallinder, vägarbetare utlånad från Borlänge, stänger av påfarten vid Västberga trafikplats.

– Trots att det ibland känns rörigt, med vilsna bilister som kan stanna och fråga var de ska åka, känner jag mig ganska säker här. Vanligtvis jobbar jag med att laga räcken på motorvägar, där hastigheten är 110 kilometer i timmen, vilket inte många håller. Där är det definitivt mer osäkert att vara, säger Tommy Wallinder.



Tommy Wallinder.

Ny teknik

Det mesta av arbetet utförs med maskiner och den tekniska utvecklingen av arbetsredskap och maskiner har gått framåt.

– Det är tack och lov stor skillnad sen jag började med det här jobbet för 25 år sedan. Och i och med Södra Länken har vi fått en hel del ny och bra utrustning, som dels underlättar jobbet, dels gör oss effektiva och kostnadseffektiva, säger Peter Sarlén.

Det märks att han är engagerad och trivs med sitt jobb.

– Den bästa tiden är i juni. Att få se solen gå upp vid Stadshuset, luftballonger som sakta rör sig över himlen och höra fåglarna kvittra i träden, då är det riktigt mysigt att vara på Essingeleden, avslutar Peter Sarlén.

CHARLOTTE SANDSTRÖM



Vägbanan handsopas noga.



Beläggningen måste lagas.



Det finns 1 000 brunnar som måste kontrolleras på Essingeleden. Hälften av dessa är sandfång som sugs rena från sand.



Den här natten ska beläggningsarbeten utföras på tre ställen på leden.



Viss trafik får inte köra omledningsvägarna. En lots leder den genom leden.

natten



De få gånger Essingeleden stängs av finns det hur mycket jobb som helst att utföra. Den här natten är ett hundratal enheter i farten.
Foto: HÅKAN LINDGREN



En av påfarterna stängs av.

FAKTA/drift av Essingeleden

- Ingår i grundpaket Västra Södertörn.
- Cirka 1 mil lång.
- Stängs 16 nätter per år, 8 i vardera riktningen, under perioden april till oktober.
- På Essingeleden finns totalt 1 000 brunnar. De spolas rena och kontrolleras två gånger per år.
- 500 av dessa brunnar är sandfång som sugs rena från sand.
- Två tunnlar, Fredhälls- och Eugeniatunneln, tvättas tre gånger per år.
- TMA-bil, bil med påkörningsskyddet TMA.
- En enhet är (oftast) en bemannad maskin.

i korthet

Gång- och cykelväg i Bergshamra

Vägverket Produktion har fått i uppdrag att bygga en tre kilometer lång gång- och cykelväg i Bergshamra norr om Stockholm. Uppdraget är lite speciellt då det omfattar att bygga en bro över Berghamraån där havsöring leker.

Vägen ska gå genom ett vattenskyddsområde och vi har hårda krav på oss att inte släppa ut något i vattnet.

– Vattenståndet i ån varierar kraftigt, men det ska inte vara något bekymmer. Bron kommer att byggas under två månader, augusti och september, då havsöringen inte har sin lekperiod, säger Terje Håkansson miljösamordnare.

Kontraktet är på 11,3 miljoner kronor och arbetena ska vara klara i juni 2006.

Full aktivitet i nytt exploateringsområde

I Hjorthagen, Stockholms nya exploateringsområde för bostäder, är det full aktivitet. Bland annat har Vägverket Produktion fått i uppdrag av Stockholms Stad, att flytta såväl en gas- som en VA-ledning, på tillsammans en kilometer, i området.

– Dagvattenledningen är 1 200 millimeter i diameter och ska ligga i en VA-kulvert på 550 meter, som vi nu påbörjar arbetena med, säger P-O Norman, kalkylerare på Vägverket Produktion.

Entreprenaden, som är på 48 miljoner kronor, omfattar också jordschakt 10 000 kubikmeter, pålning med stål- och betongpålar på tillsammans elva kilometer, två betongkulvertar, påldäck och betongelement.

Arbetena ska vara avslutade våren 2007 och då också första inflyttning ska ske i området.

Hägnande arbete

DALSKOG Banverket skyddar människor och djur genom att sätta upp skyddsstängsel på farliga avsnitt utmed järnvägen. Vägverket Produktion utför sådana arbeten utmed Norgelänken i Dalsland.

– Det är på avsnitt utmed bergskärningar och ovanpå tunnelmynningar som vi sätter upp stängsel. Där ligger ju marknivån oftast farligt nära kontaktledningen, säger platschefen Sune Hermansson.

Skyddsnätet är 180 centimeter högt och sätts med platsgjutna fundament.

– Ofta ligger arbetsplatserna oländigt till därför har vi hyrt in en sexhjulig traktor för att transport av nödvändig utrustning.



Att olja in utemöblerna innan de ska ställas ut ingår i jobbet – liksom all trädgårdsskötsel. Foto: CHRISTER BERGSTRÖM

Här ingår både snöskottning och att olja utemöbler

KATRINEHOLM Det kommunala fastighetsbolaget Katrineholms Fastighets AB, KFAB, har sedan den 1 oktober 2003 anlitat Vägverket Produktion som entreprenör på yttre underhåll av fastigheter.

– Vi gör allt från att olja in utemöbler till att handskotta snö och tömma papperskorgar, säger Ulf Andersson på Vägverket Produktion, som är en av de två som arbetar med entreprenaden.

Under våren och sommaren ingår gräsklippning, ogräsrensning, skräpplockning, trädbeskärning och övrigt allmänt yttre underhåll. Vintertid är det snö- och halkbekämpning. När På Väg besöker Bie håller Ulf Andersson och Jan-Åke Asp för fullt på med att sopa upp sanden som lagts ut under vintern.

– Det här fungerar väldigt bra. Kontraktet gäller i tre år med option på ytterligare två år och omfattar allt markarbete, både sommar- och vinterunderhåll, säger Anders Nehl, som är beställarombud hos KFAB.

På fyra mindre platser utanför Katrineholm – Valla, Sköldinge, Bie och Flodafors – äger KFAB totalt fem skolor, sex dagis, tre äldreboenden samt cirka 35 hyresfastigheter, och där Vägverket Produktion sköter om det yttre underhållet.

Liknande jobb åt landstinget

Åt Landstinget i Sörmland har Vägverket Produktion också räknat hem en liknande, fast något mindre, entreprenad omfattande yttre underhåll på vårdcentraler och distriktsmottagningar i Trosa, Vagnhärad och Gnesta.

Ett annat uppdrag är att sköta all klottersanering inom driftområde Nyköping åt Vägverket.

– Klottret fotograferas och tas sen bort, säger Lennart Johansson, arbetsledare på Vägverket Produktion.

På vägstationen i Nyköping finns utrustning för klottersanering, som även används en dag per vecka i entreprenaden åt KFAB. Klottret är vanligast på skolorna i ytterområdena, men också på fastigheterna inne i centrala Katrineholm.

Jourtjänst ingår

I entreprenaden åt KFAB ingår under vinterhalvåret att ha jourtjänst. All snöröjning och halkbekämpning ska vara utförd senast klockan 7.30 på vardagar. Det är främst på skolor och dagis, där Vägverket Produktion har en liten traktor till hjälp, men även handskottning måste göras där maskinerna inte får plats. På de större ytorna används en underentreprenör med större traktor.

En annan del av arbetet är att besikta de lekplatser som ägs av KFAB. Efter besiktning åtgärdar Vägverket Produktion, efter beställning, de brister och felaktigheter som hittas.

– Vi har hela tiden ett bra och nära samarbete med de lokala bovärdarna som KFAB har i området. Innan vi gör något extra, exempelvis på någon av lekutrustningarna, kontaktar vi dem, säger Lennart Johansson.

CHRISTER BERGSTRÖM

FAKTA/Uppdrag för KFAB

Vägverket Produktions åtaganden åt KFAB	
Antal fastigheter	35 st
Antal lägenheter	1 700 st
Total yta	186 350 kvm
Gräsyta	77 200 kvm
Buskar	6 700 kvm
Hård yta	44 300 kvm
Lekutrustningar	90 st
Dagvattenbrunnar	65 st
Papperskorgar	14 st

Försiktig optimism efter vinterns tester med sötsalt

Nu kan en försiktig utvärdering göras av försöken med inblandning av glukos i vägsalt.

– Hittills ser det mycket lovande ut, men vi behöver en säsong till för att få fram ett säkert underlag, säger Dan Eriksson vid Vägverket i Borlänge.

Försöken med att förebygga halka med söt/salt kom igång på riksväg 62 utanför Hagfors i slutet av november förra året. Då hade personalen på vägstationen i Hagfors fått utbildning och all utrustning hade ställts i ordning.

– Utförda friktionsmätningar tillsammans med vad vi observerat okulärt visar hittills ingen skillnad mellan traditionell saltlösning och lösning med söt/salt, säger Per-Olov Paulsson, vägmästare i Hagfors.

Han säger dock att testerna inte har kunnat drivas fullt ut eftersom vädret ofta växlat mellan blidväder och kyla. Det är en ovanlig vädersituation i den här delen av Värmland.

– Jag hoppas att nästa vinter ska bli stabilare och då kan vi också starta redan vid första halkan, säger Per-Olov Paulsson.

Sött i sand

I projektet ingår också att studera hur miljön påverkas av söt/salt. Än så länge har detta endast skett genom laboratorieförsök. Volvo i Göteborg ska testa hur den blandningen påverkar fordonens bromsar.

Ett mindre försök att blanda in sockerlösning i sandningsand har också gjorts.

– Vi använde materialet för att sanda en mindre belagd väg. Det verkade som sanden stannade kvar på vägen längre tid, jämfört med traditionell sandning. Detta ska vi testa mer ingående, säger Per-Olov Paulsson.

ÅKE KÄLLGÅRD

Bropatrullen rycker ut

TIERP **När Vägverket Produktion i Uppsala län förra våren räknade hem en entreprenad på broreparationer under tre år i länet, började man tänka bakåt – för att kunna jobba framåt. Resultatet blev en lösning liknande den som tidigare funnits i länen – bropatruller.**

Längre tid med fler uppdrag – det tjänar alla på

Entreprenaden startade i september i fjol och brounderhållet gäller 25 objekt i länet för runt 23 miljoner kronor. Vägverket Region Mälardalen har tagit greppet att upphandla brounderhåll på litet längre perioder. Tidigare har man mestadels upphandlat enstaka objekt var för sig. Hos entreprenörerna ses det som ett bra grepp med större upphandlingar över längre tidsperioder.

– Nu kan man planera jobben och organisera en verksamhet på längre sikt, vilket blir mer praktiskt och inte minst, mer effektivt även kostnadsmässigt för alla parter, säger Dan Flycht, platschef Vägverket Produktions bropatruller i Uppsala län.

– Vi har organiserat tre patruller om två eller tre man. Just nu jobbar de på tre olika platser i länet med att reparera broar – dels vid Odensfors i närheten av Tierp, riksväg 70 norr om Enköping, dels i Alunda norr om Uppsala, säger Dan Flycht.

Med på arbetsledarsidan finns också Anders Wiik, Östhammar, som ansvarar för själva broreparationerna.

Både små och stora broar

– Underhållet på broentreprenaden omfattar till exempel renspolning, reparation av defekta räckesståndare, reparation eller omgjutning av kantbalkar eller – som i Odensfors – omgjutning av hela farbanan, berättar Dan Flycht.

Bron i Odensfors är av den mindre typen med en spännvidd om fyra meter. Den är belägen på en mindre väg med lite trafik.

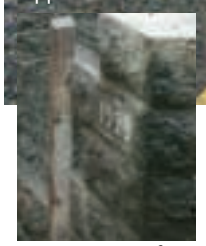
– Här kunde vi bygga en förbifart så att vi kunde riva bort hela brobanan och gjuta nytt i en etapp. Annars kan det röra sig om broar med spännvidd upp till 400 meter, som utmed E18, i Uppsala län och då kan det bli litet mer komplicerat, säger Dan Flycht.

I övrigt ingår reparation av sjunkningar i koner samt röjning av buskar och sly runt brokonstruktionen i entreprenaden.



Här jobbar brogänget med förberedelser för gjutning av nya frontmurar. Från vänster: Per Rosén, Göran Åkerlund och Markus Andersson, samtliga Tierp. Foto: ARNE PERSSON

Dan Flycht är platschef för den nya bropatrullen i Uppsala län.



Stensättningen från år 1929 är snyggt utförd och bevaras noga.



För att förankra däcksstenarna borras dymlingar genom stenarna i frontmurarna.

Broarbetena i den här entreprenaden följs av doktorander från KTH som följer upp alla projekt i syfte att i framtiden uppnå ett bra brobestånd med riktig dokumentation.

I övrigt finns alla broar inlagda i GPS-systemet och blir lätta att hitta. Alla reparationer följs också upp och läggs in i datasystemet där det finns ett program kallat Batman som är avsett för broar.

ARNE PERSSON

Dödsolycka på byggarbetsplats

STOCKHOLM **En dödsolycka inträffade i början på maj vid bygget av Norrortsleden. Vägverket Produktion är entreprenör för den aktuella etappen.**

Olyckan skedde i samband med arbeten inför sprängning av ytberg. En person som arbetade åt en underentreprenör till Vägverket Produktion klämdes så svårt av en glidande borrvagn att han avled på platsen.

– Detta är givetvis en oerhört tragisk händelse som vi ska ta lärdom av, för att försöka undvika liknande olyckor i framtiden, säger Marcus Svensson, avdelningschef i Vägverket Produktion.

Egen intern utredning

Utöver gängse utredningar av polis och Arbetsmiljöverket har Vägverket Produktion påbörjat en utredning och händelsen.

– Det är viktigt att vi inför framtiden vet vilka åtgärder som måste vidtas för att undvika olyckor vid sådana här typer av arbeten. Vi utreder och utvärderar nu dels vår krisberedskap, dels typ/val av maskin, säger Lars Wimnell, arbetsmiljöingenjör Vägverket Produktion.

CHARLOTTE SANDSTRÖM



Triumfbågen

Vägbyggarna berättar om vägen till bron

Nya Svinesundsbron, med sin välvda båge över vägbanan, reser sig mäktigt. Brolängden är 704 meter och den segelfria höjden 55 meter. Högsta punkten över vattnet är 92 meter. Kostnaden 20 kronor och 100 kronor för tunga fordon. Gamla Svinesundsbron (lilla bilden) byggdes i början av 1940-talet och är 420 meter lång. Den kommer fortfarande att trafikeras. Avgifterna blir

Lurig lera och mjuka berg

Motorvägsbygget närmast Svinesundsbron, två mil långt på svenska sidan, är Björn Nordquists femte ”inbjudan till Bohuslän” att bygga en ny del av E6:an.

Så arbetschefen vet vad det innebär att bryta väg i det landskapet.

– Bohuslän är fullt av överraskningar och utmaningar. Kvalitén på berget varierar från ”wellpapp” till bohusgranit och kvickleran är djup och oberäknelig, säger Björn Nordquist.

Och det har hänt saker. Under byggtiden har ett tiotal mer eller mindre allvarliga skred inträffat, därför har flera experter på geologi varit inkopplade.

Thomas Blidsell är Vägverket Produktions platschef för E6-bygget och för markarbetet vid den blivande tull- och betalstationen på den svenska sidan.

– Det är en 20000 kvadratmeter stor yta som vi markberett och nu är



Thomas Blidsell och Björn Nordquist har brottats med berg och lera i Bohuslän.

vi inne i slutskedet med sten- och plattsättning, beläggning och planteringar. Framför oss ligger också uppsättning av speciella skyltar vid gränsen och ett digitalt vindvarningssystem för bron, liknande det vid Uddevallabron, säger Thomas Blidsell.

Björn Nordquist och Thomas Blidsell har en samstämmig uppfattning om uppdraget.

– Det har varit ett vägarbete med många tekniska problem att lösa. Det har gått vägen tack vare ett bra samspel med beställaren, experter och en duktig personal.

Martin gillar när det smäller

Martin Sandklef har många års erfarenhet av sprängning. På det här bygget har han sprängt ungefär 250000 kubikmeter berg och han tycker om när det smäller, då ser han snabbt resultatet.

– Vi har tillsammans med beställaren lagt stor omsorg för att få fina bergslänter. Så långt som möjligt följer vi bergets naturliga slag. Då minimeras också risken för framtida stensläpp, säger Martin Sandklef.

I västra delen av tullplanen finns en 10–15 meter utsprängd bergvägg. I längdled bildar den en bågform. Ett mönster av de tidigare borrhålen ökar effekten. Senare ska väggen belysas.

– Sprängmetoden som jag använt kallas kantsöm och det krävs en duktig borrare för att få ett bra resultat.

Borrhålen fick ett avstånd på 80 centimeter och laddades med gurit och pentylstubin. Sedan sprängdes 40 hål åt gången.



Martin Sandklef är nöjd med bergväggen vid tullstationen. Väggen ska senare bli belyst.

Kungamöte när nya bron invigs

SVINESUND **Den 10 juni blir en svensk/norsk glädjedag när nya Svinesundsbron mellan Sverige och Norge får en kunglig invigning. Då är också flera kilometer motorväg på ömse sidor av bron färdiga att tas i bruk, men mer E6-bygge återstår.**

– Invigningen av bron känns som en glad examensdag som följs av sommarlov och därefter en förväntansfull ny termin med mer E6-arbete på schemat, säger Per-Erik Winberg, vägdirektör i Vägverket Väst.

Den 10 juni klockan 12.00 möts det svenska och norska kungaparet på Nya Svinesundsbron för den historiska broinvigningen.

Broinvigningen inramas med flera aktiviteter i Svinesund mellan 7 och 12 juni; internationella seminarier, kontaktmässor, motionslopp och festligheter finns på programmet.



Grön markering visar färdig motorväg mellan Uddevalla och norska gränsen. Nu återstår det cirka sex mil att bygga (röd markering).
Karta: VÄGVERKET

Hällristningar i vägen

Det är snart 50 år sedan motorvägsbygget genom Bohuslän påbörjades. Etappvis har E6:an växt fram och nu återstår ungefär sex mil i norra Bohuslän.

– Vi har fortfarande förhoppningen att motorvägen ska vara fullt utbyggd fram till 2009, men risken finns att det kan bli någon försening, säger Per-Erik Winberg.

De resterande sex milen beräknas kosta fyra miljarder kronor. En etapp pågår, två byggstartas i år, men för 34 kilometer av motorvägen förbi Tanumshede är byggstarten fortfarande oviss.

– Vägutredningen ligger på regeringens bord för tillåtlighetsprövning. Knäckfrågan är hur vägen ska passera ett världsarvsområde med hällristningar från bronsåldern, säger Christer Claesson vid Vägverket.

38 kilometer kvar i Norge

På den norska sidan från nya Svinesundsbron till Oslo, återstår 38 kilometer motorväg till en kostnad av 5,1 miljarder norska kronor.

– Vi räknar med att motorvägen ska vara helt utbyggd fram till år 2009, säger Endre Dahlen vid Statens vegvesen.

Mer om invigningen finns på www.svinesundsinvigningen.com

ÅKE KÄLLGÅRD

beräknas till 675 miljoner kronor Avgiften för överfart med personbil blir de samma som för nya Svinesundsbron. Foto: ÅKE KÄLLGÅRD



Thomas Hellström har fullt upp med inmätningar på tullplanen vid gränsen.

Foto: JÖRGEN ANDRÉN

Mäter med GPS-styrd utrustning

– I morgon kommer beläggarna och innan de är på plats ska vi mäta in asfaltkanter och terrasser, så jag har fullt upp, säger Thomas Hellström, mätningstekniker i Vägverket Produktion.

Han ingår i ett tre man starkt mätlag som har den senaste tekniken.

Förutom motorvägsdelen, så ansvarar laget för den 20 000 kvadratmeter stora ytan för tull- och betalstationen. Här finns en massa mätpunkter som måste ligga rätt.

– Under byggets gång har vi haft flera stora förändringar på tullplanen. Som mest har planen ändrats upp till en och en halv meter i höjdled, säger Thomas Hellström, som trivs i sitt första jobb och med att mättekniken utvecklas.

– Flera maskiner är utrustade med GPS-styrning och det är vi som programmerar och laddar maskinerna, sen är det bara att köra.

Har fått prova på något nytt



Kjell Mårtensson är projektledare på Vägverket.

– Jag är mycket nöjd med motorvägens anpassning till landskapet och trafikplatserna borde kännas lättbegripliga för trafikanten. Möjligen kan all skyltning vid tullstationen bli störande, säger Kjell Mårtensson som är projektledare vid Vägverket.

Han tycker att projektet har varit utöver det vanliga.

– I min roll har bland annat ingått att, tillsammans med norska Vägverket, reda ut frågor om betalsystemet vid gränsöverfarten och det var ju något helt nytt för mig, säger Kjell Mårtensson.

ÅKE KÄLLGÅRD



Den enskilda grusvägen Marielund-Bränteknuva i Blekinge behåller sin medeltida prägel genom ett bra underhåll. Foto: BERNTH JOHANSSON

Bidragen efter Gudrun täcker inte kostnaderna

Många enskilda vägar är i fara

Efter den svåra stormen som drabbade södra Sverige i slutet av januari kommer många enskilda väghållare att få problem med att hålla vägarna öppna för trafik.

De statliga bidragen räcker inte till för att klara förväntade skador på grund av kommande timmertransporter.

Enbart för röjningsarbetet efter stormen har 32 miljoner kronor lagts ned på det enskilda vägnätet under januari. Dessutom bedömer Vägverket att kostnaderna för uppkommande av skador på grund av timmertransporter uppgår till 60 miljoner kronor. Totalt en kostnad på 92 miljoner kronor för det enskilda vägnätet.

För liknande skador på det lågtrafikerade allmänna vägnätet, räknar Vägverket med en kostnad på cirka 560 miljoner kronor.

Mer pengar krävs

Sven Ivarsson, som är VD på REV, Riksförbundet för Enskilda Vägar, menar att med dagens bidragssystem, klarar inte de enskilda väghållarna att hålla vägar öppna och i farbart skick.

– Hur kan man bedöma förväntade kostnader för transportskador till så mycket lägre belopp på enskilda



Röjningsarbetet efter stormen på det enskilda vägnätet under januari har kostat 32 miljoner kronor. Foto: BERNTH JOHANSSON

än på allmänna sidan? frågar sig Sven Ivarsson.

– Mellan tummen och pekfingret kommer det att krävas cirka 150–200 miljoner kronor för att behålla vägstandarden under och efter transporterna, fortsätter Sven Ivarsson.

Han anser också att hanteringen rimmar illa med regeringens löften om en generös bedömning av stöd till de drabbade. Både statsministern och skogsministern har lovat ytterligare resurser till de drabbade. I slutändan får Vägverket ta smällen, inte bara för de direkta skadorna utan också för de bidrag Skogsstyrelsen ska betala ut för markskador och ”gårdsvägar” (ett nytt begrepp inom vägtransportsystemet).

– På sikt leder detta till en utarmning av vägkapitalet på den enskilda sidan som ingen i dag kan se konsekvenserna av. En mycket oroande utveckling, enligt REV och Sven Ivarsson.

FAKTA/våra vägar

Typ av väg	antal mil
Enskilda vägar med statsbidrag	7 400
Enskilda vägar utan statsbidrag	21 000
Statliga vägar	9 800
Kommunala vägar och gator	3 700

Mer underhållskostnader

Janeric Reyier på Vägverket i Borlänge delar REV: s uppfattning om att utvecklingen på det enskilda vägnätet är oroande.

– Regeringen har aviserat att man inte kommer att anvisa några särskilda medel till följd av stormskadorna – vare sig på det statliga eller bidragsberättigade vägnätet, säger Janeric Reyier.

I de kostnader som Vägverket angivit för det statliga vägnätet ingår även de ökade underhållskostnaderna på längre sikt, genom kortare livslängd för beläggningar och sämre bärighet.

– Hur stora dessa kostnader kommer att bli på det enskilda vägnätet har hittills varit svårt att uppskatta. Men det är vår avsikt att inför budgetarbetet i höst ta fram dessa kostnader även för detta vägnät, avslutar Janeric Reyier.

CHRISTER BERGSTRÖM

Så förnyas den lilla vägen på Varaslätten

VARA **Vägsamfälligheten Bäreberg-Malma med fem kilometer enskild väg på Varaslätten har beslutat att rusta upp sin väg. I mitten av april var arbetet i full gång.**

– Sedan i början av 90-talet har vi då och då grusat med bergkross och skött vägen med hyvling och dammbindning. Nu har vi för mycket finmaterial i vägytan och är det blött blir det som en gröt, speciellt vid tjällossningen. Bilen går nästan vart den vill, berättar Ronny Andersson ordförande i föreningen.

Höga gräskanter har växt upp vid sidorna av vägen och hindrar vattenavrinningen. Kanterna innehåller också bra vägmaterial.

Ett tåg av maskiner

– Vi har anlitat Vägverket Produktion för jobbet, plus att två från föreningen ställer upp med egna traktorer med släp.

Jobbet går snabbt. En väghyvel, traktor med släp och en lastmaskin med skakgallerskopa bearbetar vägen. Hyveln drar in gräskanterna mot vägmitten och ser till att lutningarna mot diken blir de rätta, gallerskopan tar hand om materialet och skakar ner nyttigt material på vägen, överskottet lastas på traktorsläpet och körs bort.

– Finmaterialet som skakats ner på vägen kommer att fungera som bindemedel i ett lager makadam med stenstorlek 8–12 som slutligen ska ut på vägen och arbetas in med väghyveln, säger Ronny Andersson.

– Vi har inte gjort en sådan här omfattande åtgärd sedan i mitten av 80-talet. Nu kan det räcka med normalt underhåll under flera år.

Bertil Henningson vägmästare i Vara säger att metoden är enkel, snabb och billig för att få en bra sammansättning av materialet i vägytan.

ÅKE KÄLLGÅRD



– En grästorva från vägkanten innehåller en hel del bra material för vägen, konstaterar Ronny Andersson. Foto: ÅKE KÄLLGÅRD

Dödssiffran måste ner

Nya vägdirektören i norr vill ha mitträcke i hela regionen



Lena Dahlgren, som är ny vägdirektör i region Norr, vill ha ned antalet dödsoffer i trafiken från 40 till 19 inom två år. En viktig åtgärd för att klara detta mål är att bygga mitträcken på E4:an genom hela regionen. Foto: REGION NORR

LULEÅ **Trafiksäkerhet och nöjda medarbetare är just nu de två viktigaste frågorna för nya vägdirektören i Region Norr, Lena Dahlgren.**

Hon karaktäriserar regionen med två ytterligheter; den trafikintensiva kusten och det lågtrafikerade men viktiga vägnätet i inlandet.

– Det gäller att lyckas i balansgången mellan behov från två olika trafikbilder. En bra lösning för förbifart Umeå är en sak, statusen på vägnätet som ska bära timmerlaster från inlandet en helt annan, säger Lena Dahlgren.

En fråga som hon tänker driva är mitträcke längs E4:an hela vägen genom regionen. Hon säger att det är alldeles för många som dör i trafiken. Siffran, som i dag ligger på 40 omkomna personer per år i Norr- och Västerbotten, ska ner till 19 år 2007.

– En mycket stor utmaning. Vi måste få folk att köra nyktert, ha bilbälte och hålla hastigheten, säger Lena Dahlgren.

När det gäller säkerheten runt våra vägarbeten säger hon att det befintliga regelverket är bra som det är, bara alla, både entreprenörer och trafikanter, följer de regler som finns.

Kommuner med krav

Lena Dahlgren kommer närmast från Region Mitt där hon var avdelningschef och ställföreträdande vägdirektör. Hon tillträdde sin tjänst i Region Norr i februari. En medarbetarenkät hade då visat att det fanns ett stort missnöje med arbetsplatsen på Vägverket Region Norr.

– Jag har prioriterat detta och jobbar stenhårt för att ändra på den attityden, trivsel på arbetsplatsen är en förutsättning för att kunna utföra ett bra jobb.

Själv trivs hon med sitt nya uppdrag. Något som överraskat henne är det rika internationella utbytet som regionen har.

– Det är en fördom att det blir lugnare ju längre norrut i landet man kommer. Det är drag i kommunerna som har ambitioner med livskraftig näringsverksamhet, och som ställer krav på oss, säger Lena Dahlgren och exemplifierar med gruvnäringen.

Trovärdig beställare

Som regionchef säger hon att hennes kontakter med entreprenörerna oftast blir vid högtidliga tillfällen som kontraktsskrivning, men att hon naturligtvis indirekt påverkar regionens beställarroll, som hon tycker ska vara tydlig.

– Det ska vara justa bedömningar i de olika kriterier som finns. Vi ska upplevas som en beställare att känna tilltro till, och som agerar så öppet att inget behöver ifrågasättas. Alla ska veta vad det är som gäller, säger Lena Dahlgren.

ANNIKA ENSTRÖM

Årets drift-upphandlingar klara

Nu är årets samtliga upphandlingar av grundpaket drift avslutade. För Vägverket Produktions del blev det ett positivt utfall. Av de 26 områdena som upphandlats har 20 tillfallit Vägverket Produktion.

– Jag är naturligtvis nöjd med utfallet av årets upphandlingar. Målsättningen var att behålla vår marknadsandel och det lyckades vi med nästan fullt ut. Vi tappade områden i sydöst och sydväst, samtidigt som vi räknade hem två nya områden i norr och sydöst.

– Så totalt sett tycker jag att vi har gjort ett bra resultat, säger Bengt Olsson, chef affärsområde Drift.

Nu är det fokusering på genomförandet av arbetet på de nya områdena som gäller.

upphandlingar drift 2005

Driftområde	Nuvarande entreprenör	Antagen entreprenör
Övertorneå	Övertorneå entreprenad	Vägverket Produktion
Boden	ATL	ATL
Åsele	Vägverket Produktion	Vägverket Produktion
Skellefteå N	Vägverket Produktion	Vägverket Produktion
Sundsvall	Vägverket Produktion	Vägverket Produktion
Edsbyn	NCC	Vägverket Produktion
Nyköping	NCC	NCC
Nora	Vägverket Produktion	Vägverket Produktion
Västerås	Vägverket Produktion	Vägverket Produktion
Nynäshamn	Vägverket Produktion	Vägverket Produktion
Haninge	Vägverket Produktion	Vägverket Produktion
Nacka/Värmdö	Vägverket Produktion	Vägverket Produktion
Kil	Vägverket Produktion	Vägverket Produktion
N Bohuslän	Vägverket Produktion	Vägverket Produktion
Landvetter	Vägverket Produktion	Peab
Falkenberg	Vägverket Produktion	Vägverket Produktion
Mariestad	Vägverket Produktion	Vägverket Produktion
Mullsjö	NCC	Vägverket Produktion
Jönköping	Vägverket Produktion	Vägverket Produktion
Norrköping	NCC	NCC
Vimmerby	Vägverket Produktion	Skanska
Eksjö	Vägverket Produktion	NCC
Gislaved	Vägverket Produktion	Vägverket Produktion
Karlshamn	Vägverket Produktion	Vägverket Produktion
Linderödsåsen	NCC	Vägverket Produktion (ej beläggning)
Österlen	Vägverket Produktion	Vägverket Produktion (ej beläggning)

Stort brobygge på väg 40

Vägverket Region Väst har gett i uppdrag åt Vägverket Produktion att bygga en dubbelbro, 400 meter lång och 18 meter hög, över väg 40 i Rångedala. I entreprenaden ingår också drygt en kilometer motorväg, plus cirka 50 000 kubikmeter jordschakt och en hel del VA-arbeten. Bygget startar under maj och ska vara klart för trafikpåsläpp den 31 oktober 2007. Kontraktssumman är på cirka 116 miljoner kronor.

Stabil grund på menyn

NORRKÖPING ICA Meny bygger ut sin anläggning i Norrköping med 1 000 kvadratmeter. Vägverket Produktion har utfört grundförstärkningen.

– Vi har slagit ner cirka 90 stålrörspålar 10 till 20 meter djupt. För pålslagningen har vi använt en specialutrustad grävmaskin, säger Robert Engström vid Vägverket Produktion.



Jan Thore, långtradarchaufför (till vänster) välkomnar satsningen på trygga rastplatser. Här i samtal med Lars Hellström, Vägverket.
Foto: ÅKE KÄLLGÅRD

Så ska rånen på vägarna stoppas

Det har blivit allt mer otryggt att övernatta på rastplatser. Inbrott och stölder i husbilar och långtradare har blivit vanligare. Genom en rad åtgärder ska nu Vägverket tillsammans med polisen göra rastplatserna tryggare.

– Brotten dök upp i mitten av 90-talet och accelererade fram till 2003. Då rapporterades 160 olika stölder på rastplatser utmed väg E6 genom Sverige, säger Lars Hellström vid Vägverkets västra region.

Det var då Vägverket inledde ett samarbete med polisen för att gemensamt ta tag i situationen.

– Vi öppnade upp rastplatserna genom att beskära buskar och gjorde en mindre satsning på att förbättra belysningen. Affischer varnade för stöldrisken och en folder delades ut på färjor och vid Öresundsbron. Polisen ökade också övervakningen, fortsätter Lars Hellström.

Insatserna gav resultat. Under 2004 minskade brotten till 106. Och nu fortsätter Vägverket på den inslagna vägen och intensifierar arbetet i projektet "Trygga rastplatser på E6" där bland andra Vägverket Produktion medverkar.

Satsar inför sommaren

– Vi har samlat in synpunkter från husbilstillverkare, polisen, Motormännens Riksförbund, Transportarbetarförbundet med flera. Inför sommaren finns en plan för att optimera insatser på fyra rastplatser utmed E6:an, fortsätter Lars Hellström.

Bättre underhåll av vegetationen, förstärkt belysning samt bevakning nattetid av ett bevakningsföretag är åtgärder som nu planeras. Dessutom undersöks möjligheterna med kameraövervakning.

– Vi har också höjt nivån rejält särskilt när det gäller skötseln av rastplatserna. En välskött rastplats är förmodligen inte så tilldragande för personer med skumma avsikter, menar Lars Hellström. Han ser fram emot att kunna erbjuda kunderna ännu säkrare och bättre rastplatser i sommar.

Belysning och kameror

Jan Thore är långtradarchaufför från Helsingborg och brukar övernatta två nätter i veckan i sin bil.

– Jag har inte råkat ut för något hittills, men jag har ju läst om att vägrån blir allt vanligare.

Han tror att förstärkt belysning i kombination med övervakningskameror är det bästa sättet att skrämma bort tjuven.

ÅKE KÄLLGÅRD

TIPS/så undviker du rån

Tre tips från polisen för att undvika att bli rånad

- Välj campingplatser i stället för rastplatser om du ska övernatta utmed större vägar.
- Lägg inte värdesaker synliga i bilen
- Parkera alltid på väl synliga och helst upplysta platser

Källa: Infofolder



Patrik Ahlqvist är mycket nöjd när han spikar upp skylten "Sveriges bästa rastplats". Foto: MORGAN WESTER

Boråstorpet har landets bästa rastplats

BORÅS **Boråstorpets rastplats vid riksväg 40 väster om Borås har utsetts till Sveriges bästa rastplats.**

Det är Motormännens Riksförbund som inspekterat 300 rastplatser i landet och korat Boråstorpet till den bästa. Enligt Motormännens inspektörer är det en mycket bra rastplats för korta, såväl som för det lite längre stoppet, med placering i ett synnerligen trevligt område i växlande natur med tilltalande promenadslingor.

– Förra året fick Boråstorpet utmärkelsen "Bra rastplats" och nu är den bäst i Sverige. Det är kanon, säger Patrik Ahlqvist vid Vägverket Produktion som ansvarar för skötseln.

Han säger att anledningen till att rastplatsen blivit så omtyckt är mycket tack vare de insatser som Kjell Mårtensson vid Vägverket Region Väst åstadkom i planerings- och byggskedet.

ÅKE KÄLLGÅRD



Berndt Dreier till vänster och Helmer Andersson tar en fika på pausplatsen i Ed vid Stora Lee. Foto: ÅKE KÄLLGÅRD

Dalsland först ut med pausplatser

Ett tiotal pausplatser håller på att ställas i ordning i Dalsland. De är avsedda för trafikanter som vill göra ett kort stopp, ta en fika och njuta av en vacker utsikt.

– Grundtanken är att byalag och kommuner ska engageras och komma med idéer på lämpliga platser med upplevelsevärden, säger Bengt Johansson vid Vägverket.

Tonvikten ligger på att välja vackra utsiktsplatser inom de olika landskapstyper som Dalsland erbjuder.

ÅKE KÄLLGÅRD

i korthet

Fortsatt utbyggnad på Ringhals

Vägverket Produktion fortsätter med att bygga ny brandvattenledning på kärnkraftverket i Ringhals, nu en 1 250 meter lång ledning runt reaktorbyggnaderna 1 och 2. Den nya entreprenaden omfattar en hel del betongarbeten, bland annat en 100 meter lång gångtunnel. Tidigare har Vägverket Produktion byggt en liknande brandvattenledning runt reaktorbyggnaderna 3 och 4. Entreprenadsumman är på cirka 23 miljoner kronor, varav betongdelen är cirka 7,6 miljoner kr. Arbetena startar i maj 2005 och ska pågå till slutet av januari 2006.

Tunnel- och broarbeten

I Jerikotunneln på E20, mellan Lerum och Göteborg, ska Vägverket Produktion utföra en förstärkning av tunnelvägg och tak. Arbetet består av skrotning och förstärkning av berg, samt betongsprutning av väggar och tak. Arbetena startar efter midsommar och pågår fram till augusti och beställare är Vägverket Region Väst. Kontraktssumman är cirka 4,5 miljoner kronor.

Åt Banverket i Nässjö ska en liknande tunnelförstärkning utföras av Vägverket Produktion. Kontraktssumman är cirka 1 miljon kronor.

Barmarksunderhåll åt Kungälvs kommun

KUNGÄLV Den 1 april i år startade Vägverket Produktion en ny barmarksentreprenad åt Kungälvs kommun. Kontraktet gäller i tre år.

– Det innebär inspektioner och kontroller samt att åtgärda de brister och skador som uppstår på väg- och gatunätet inklusive gångbanor. Högsäsongen för oss är mellan maj och oktober, eftersom vi inte har något vinterunderhåll, säger platschefen Daniel Klintbäck.

En del av uppdraget består av skötsel av grönytor, rabatter och liknande, men även andra fastighetsytor ingår, exempelvis skolgårdar.

Mer vägmil med högsta bärighet

Den 1 april fick 84 kilometer av det statliga vägnätet högsta bärighetsklass (BK1). Det är en följd av den bärighetssatsning på 1,5 miljarder kronor som Vägverket genomförde under 2004. Privatbilister får bättre framkomlighet samtidigt som transportkostnaderna blir lägre för alla. Nu har nästan 94 procent eller 92 000 kilometer av det statliga vägnätet den högsta bärigheten.



Per Allerhed är med om att producera asfaltsmassa till nya E4:an vid Uppsala.

Foto: HÅKAN LINDGREN



Asfaltfabriken Hotmix 45.



Kejko Lilja kontrollerar asfalten i laboratoriet.

Het blandning i stort asfaltverk

UPPSALA **Hotmix låter som en tacokrydda – men är i själva verket namnet på Vägverket Produktions nyaste asfaltsfabrik.**

De närmaste tre åren ska anläggningen tillverka 270 000 ton asfaltsmassa till nya E4-sträckningen söder om Uppsala.

Finska Kalottikone Hotmix 45 har kapacitet att producera 250 ton asfaltsmassa i timmen, upplyser Gunnar Björn, platschef vid tillverkningsenheten på Vägverket Produktion.

– Hotmix 45 är ett av våra största mobila verk, men fram till år 2007 ska anläggningen användas som stationär asfaltsfabrik, berättar han.

Sedan i april månad har verket varit i drift i Hovgården, en mil öster om Uppsala. En bit därifrån har Vägverket Produktion i uppdrag att uppföra en ny del av E4. Det blir en motorvägssträcka mellan trafikplatserna Läby och Säby.

Beställare är VP-Väg och slutkunden är Vägverket Region Mälardalen.

– Under det första året planeras 23 kilometer färdig motorväg och till det beräknas 130 000 ton asfaltsmassa. 40 000 ton innan semesterperioden drar igång, resterande 90 000 till och med november, berättar Jan-Erik Larsson, platschef på utläggningsenheten vid Vägverket Produktion.

Asfalt och betong

E4-objektet gäller sammanlagt 32 kilometer, och minst 270 000 ton massa kommer att tillverkas innan den står redo att invigas. En stor del av sträckan beläggs även med betong men med ett tio centimeters asfaltslager i botten. Totalt kommer ett 25-tal personer vara involverade i projektet de närmaste tre beläggningssäsongerna.

– Parallellt med E4-bygget sker också beläggningsuppdrag och lappningar på ett antal anslutningsvägar, förklarar Jan-Erik Larsson.

Säker arbetsmiljö

Tre verksmaskinister övervakar tillsammans med det egna laboratoriet så att Hotmix 45 producerar asfaltsmassa av högsta kvalitet. Asfaltstillverkning uppfattas oftast som ett farligt arbete, men det är något som Gunnar Björn avfärdar.

– Det är ytterst ovanligt med tillbud och arbetsmiljösäkerheten är hög, kommenterar han.

Per-Ola Karlsson, arbetschef på Vägverket Produktion, vill även upplysa om att andra intressenter har möjlighet att utnyttja asfaltsanläggningens kapacitet under byggperioden.

– Det kan handla om allt från att bara leverera asfalt till att utföra asfaltering åt privatpersoner eller utföra större beläggningsprojekt, säger han.

PELLE EHNBERG

FAKTA/asfaltmassa

270 000 ton asfaltmassa...

- ...motsvarar ungefär det Danmarks alla invånare väger tillsammans.
- ...räcker för att bygga 80 stycken medelstora riddarborgar.
- ...motsvarar vikten på all den glass svenskar äter på två år.
- ...motsvarar vikten på all fisk som fångades i Sverige under förra året.

Källa: Jakob Körner och Ted Bengtsson, Vägverket Produktion Beläggning

nya order

Ombyggnad av Storgatan i Luleå
7,7 Mkr
Beställare: Vägverket

Upprustning av innergård, grundläggning av parkeringsdäck, Luleå
2,1 Mkr
Beställare: Nåiden Bygg AB, Luleå

Grundpaket drift, Skellefteå norra
21,5 Mkr
Beställare: Vägverket

Grundpaket drift, Övertorneå
25,0 Mkr
Beställare: Vägverket

Förebyggande beläggningsunderhåll i X-län
6,0 Mkr
Beställare: Vägverket

Ombyggnad till mötesfri väg ca 20 km, E4 Sundsvall–Härnösand
75,5 Mkr
Beställare: Vägverket

Underhåll av vägmarkeringar driftområde Laholm
6,4 Mkr
Beställare: Vägverket

Reparation av Lackarebäcksbron samt återställningsarbeten
5,0 Mkr
Beställare: Mölndals kommun

Drift- och underhållsarbeten, Kungälv norr
7,9 Mkr
Beställare: Kungälvs kommun

Nybyggnad busshållplatsTuve stombuss
1,4 Mkr
Beställare: Trafikkontoret Göteborg

Förstärkningsarbete, Munkebäcksmotet E20
3,9 Mkr
Beställare: Vägverket

Uddevallavägen korsande gångstråk och busshållplats, Mimers
1,8 Mkr
Beställare: Kungälvs kommun

Grundpaket drift, Gislaved
37,1 Mkr
Beställare: Vägverket

Reparation av broar, östra Blekinge
2,0 Mkr
Beställare: Vägverket

Grundpaket drift, Karlshamn
37,0 Mkr
Beställare: Vägverket

Nybyggnad av murar, trappor med mera, Norrahammar
0,6 Mkr
Beställare: Norrahammars kommun

Grundpaket drift, Linderödsåsen
38,2 Mkr
Beställare: Vägverket

Grundpaket drift, Österlen
32,3 Mkr
Beställare: Vägverket

Grundpaket drift, Jönköping
58,0 Mkr
Beställare: Vägverket

Stålkärnepålning och spontning av bro, Vänersborg
1,0 Mkr
Beställare: Vägverket Produktion

Grundpaket drift, Kil
44,9 Mkr
Beställare: Vägverket

Nybyggnad kollektivkörfält E18, Bergshamra
2,9 Mkr
Beställare: Vägverket

Om- och tillbyggnad av utemiljö åt Vägverket
12,0 Mkr
Beställare: Vägverket

Nybyggnad fjärrvärme i Skellefteå, Malå, Norsjö, Vindelns kommuner
6,0 Mkr
Beställare: Skellefteå Kraft AB

Reparation och underhåll av fjärrvärmeledning
4,0 Mkr
Beställare: Umeå Energi AB

Tunnelrenovering, Jerikotunneln E20 i Lerum
4,5 Mkr
Beställare: Vägverket

Betongreparationer av tre broar över Säveån i Göteborg
2,0 Mkr
Beställare: Trafikkontoret i Göteborg

Förstärkning av järnvägstunnel, Nässjö
1,0 Mkr
Beställare: Banverket

Grundpaket drift, Nynäshamn
7,0 Mkr
Beställare: Vägverket

Grundpaket drift, Nacka/Värmdö
9,0 Mkr
Beställare: Vägverket

Grundpaket drift, Haninge
10,0 Mkr
Beställare: Vägverket

Ombyggnad av Residensgatan i Luleå
1,0 Mkr
Beställare: Luelå kommun

Grundpaket drift, Övertorneå
25,0 Mkr
Beställare: Vägverket

Fjärrvärmeledning Holmsund, Sotargatan, Eriksdal
5,2 Mkr
Beställare: WSP Samhällsbyggnad

Grundpaket drift, Åsele
15,3 Mkr
Beställare: Vägverket

Underhåll av Jerikotunneln E20, Lerum
4,1 Mkr
Beställare: Vägverket

Reparation av landfästen, pelarstöd, Säveån i Göteborg
1,6 Mkr
Beställare: Göteborgs Stad, Trafikkontoret

Väg 40, Brämhult–Rångedala, etapp 4
118,2 Mkr
Beställare: Vägverket

Reparation av bro över SJ vid Bergsnäs
0,3 Mkr
Beställare: Växjö kommun, Tekniska förvaltningen

Ersättningsväg Möckehult, Mönsterås
0,6 Mkr
Betällare: Banverket

Gatuarbeten för utbyggnad av gata och gång- och cykelväg
1,3 Mkr
Beställare: Habo kommun

Beläggningsarbeten inom F-län
22,7 Mkr
Beställare: Vägverket

Nya anslutningsvägar vid Siene, väg E20
2,5 Mkr
Beställare: Vägverket

Grundpaket drift, Mariestad
39,6 Mkr
Beställare: Vägverket

Grundpaket drift, norra Bohuslän
38,3 Mkr
Beställare: Vägverket

Underhåll av vägmarkering, driftområde Mariestad
2,0 Mkr
Beställare: Vägverket

Skrotning av berg, Nässjö–Vaggeryd
0,7 Mkr
Beställare: Banverket

Ombyggnad av Töcksforsmotet, väg
8,0 Mkr
Beställare: Årjängs kommun

Fjärrvärme i Grums
8,0 Mkr
Beställare: AB Fortum Värme

Hammarbyvägen/Textilgatan, Fryshuset
17,4 Mkr
Beställare: Stockholms stad

Solhemsängens skola
6,1 Mkr
Beställare: PCS Projektservice AB

Omhändertagande av förorenat trä, Köpmanholmen
2,5 Mkr
Beställare: Örnsköldsviks kommun

Grundpaket drift, Edsbyn
48,2 Mkr
Beställare: Vägverket

Grundpaket drift, Sundsvall
89,7 Mkr
Beställare: Vägverket

Grundpaket röjning och slåtter inom driftområde Sundsvall
4,3 Mkr
Beställare: Vägverket

Dammbindning
0,6 Mkr
Beställare: Holmen Skog AB

Dammsäkerhetshöjande åtgärder, Moforsens kraftverk
2,2 Mkr
Beställare: Sydkraft Vattenkraft AB

Grundpaket drift, Nora
23,0 Mkr
Beställare: Vägverket

Grundpaket drift, Västerås
21,0 Mkr
Beställare: Vägverket

Hans Westergren ny personalchef

BORLÄNGE **Hans Westergren är från och med den 17 maj ny personalchef i Vägverkret Produktion. Han efterträder Jan Bunner som går i pension.**

Hans Westergren har studerat vid personal- och arbetslivslinjen i Växjö och tagit magisterexamen vid Göteborgs universitets psykologiska linje. Han kommer närmast från Landstinget i Dalarna, där han arbetat som personalchef för Folktandvården.


Hans Westergren.

– Det ska bli kul och stimulerande att komma tillbaka till en affärsinriktad verksamhet, med mer liv och rörelse, vilket också är mitt intryck hittills av Vägverket Produktion.

Den nye personalchefen brinner för frågor som arbetsmiljö, kommunikation och relationer.

– Goda relationer med kunder, fack och anställda är viktigt, och det är bland annat det som gör att jobbet blir roligt.

Hans bor med sin sambo och dotter i Ludvika, några mil från den blivande arbetsplatsen på Vägverket Produktions huvudkontor i Borlänge.

Fritiden ägnar Hans åt jakt, golf och musik – det blir både piano, gitarr och valthorn.

Vägassistans

STOCKHOLM **Vägassistans är ofta först på plats när olyckor inträffar. Därför deltar de i projektet Saving Lives in the Stockholm Area, Salsa, och utrustar sina bilar med defibrillatorer.**

– Risken att vi är bland de första är väldigt stor. Bara under det halvår som Södra Länken varit öppen har vi, vid tre tillfällen, varit först fram till personer som drabbats av hjärtstillestånd. Då har vi i bara kunnat kalla på ambulans och göra hjärt-, lungräddning (HLR), men hädanefter kommer vi att kunna rädda liv, säger Lasse Hedenström, platschef Vägassistans.

Idén till att utrusta vägassistansbilarna med defibrillatorer fick Lasse Hedenström när han såg ett inslag på tv om samarbetsprojektet Salsa (se faktaruta) och en ny, enkel apparat från USA.

– Apparaten är så pedagogisk att en treåring kan klara av den. Jag kände direkt att det här var något för oss, att vi med den här utrustningen kan spela en avgörande och viktig roll innan ambulansen kommer fram.

Samhällsinsats

På Vägverket ser man investeringen i utbildning och utrustning som en samhällsinsats.

– Den sammanlagda investeringen, för fyra defibrillatorer och utbildning av förare, är cirka 100 000 kronor, inga stora pengar när det finns möjlighet att rädda liv, säger

Trängselskatten kräver bättre framkomlighet

STOCKHOLM **Den 3 januari nästa år startar försöket med trängselskatt i Stockholm. På Vägverket Region Stockholm jobbar man hårt med att hitta lösningar och genomföra åtgärder som underlättar framkomligheten för, i första hand, kollektivtrafiken.**

– Vi vill hitta de små och enkla åtgärderna, men som ska få den största effekten på framkomligheten. Det kan exempelvis röra sig om körfältsutökningar genom ommålning, säger Dick Gahnberg, projektledare för framkomlighetsfrågor och ställföreträdande avdelningschef för Väg och Trafik Norr.

Stockholmsregionen är trafikintensiv och har redan nu problem med köer och trafikstockningar.

– Vi jobbar ständigt med att identifiera flaskhalsar och har en bank med objekt som vi planerar för åtgärder på. Försöket med trängselskatter påskyndar vissa av objekten eftersom delar av det statliga vägnätet blir ytterligare belastat, säger Dick Gahnberg.

Men trängselskatteförsöket är ett miljöprojekt med syftet att få folk att ställa bilen och åka buss eller tåg in till Stockholms innerstad.

FAKTA/trängselskatt

- Vägverket ansvarar för att handla upp, bygga och driva systemet för att ta upp trängselskatt, samt för att informera om hur man betalar trängselskatt.
- Försöket med trängselskatt börjar den 3 januari och avslutas den 31 juli 2006.
- Vägverket Produktion bygger nytt busskörfält i Bergshamra och Skarpnäck/Gubbängen, breddar E4 vid Frösundavik, flyttar räcken vid Västberga/Hallunda samt fyra portaler på E4.
- Vägassistansstyrkan utökas med en bil som ska patrullera Essingeleden, dagtid måndag–fredag.

Enklare att åka kollektivt

– Vilka konsekvenserna blir är svårt att förutse. Det beror dels på hur kostnads- och restidskänsliga människor är, dels det faktum att många Stockholmare bor söder om stan men jobbar norr om stan. Då är det inte alltid bäst och lätt att åka kommunalt, säger Dick Gahnberg.

Men för att det ska bli enklare är högsta prioritet nu att dels förbättra för kollektivtrafiken (lättare för bussen att komma fram), dels förbättra kollektivtrafiken (för resenärerna, fler bussar och turer). Därför gör Vägverket nu i första hand körfältsutökningar och bygger nya busskörfält, på E18 och E4 runt Stockholm. Arbetena ska vara klara till den 22 augusti då Stockholms Lokaltrafik, SL, kör igång med nya busslinjer, 200 nya bussar är beställda.

– Just nu byggs kollektivkörfält i Bergshamra, på Nynäsvägen och på Tyresövägen, och på E4 vid Bredäng och Frösunda i södergående riktning ska körfälten utökas, säger Dick Gahnberg.

CHARLOTTE SANDSTRÖM



På Bergshamraleden spränger Vägverket Produktion bort berg för att ge plats för ett nytt busskörfält.
Foto: CHARLOTTE SANDSTRÖM



Dick Gahnberg vill öka framkomligheten.

får defibrillering

Tommy Jansson, Vägverket Region Stockholm. Han, liksom Anders Eklind, Stockholms Stad och Lasse Hedenström, var rörande överens om att de skulle delta i projektet.

– En förutsättning var förstås att förarna ville vara med, vilket de också är. Jag kan tänka mig att de känt sig frustrerade att inte kunna göra något för personer som råkat ut för hjärtstillestånd, fortsätter Tommy Jansson.

Tommy Jansson tror att det finns fler områden där Vägassistans kan utveckla sin kompetens men betonar att verksamheten inte är någon ny ambulans eller brandbil.

– Vägassistans är först och främst väghållarens förlängda arm, som arbetar i förebyggande syfte för att hjälpa trafiken att flyta. Alla andra insatser de kan göra är bara ett plus, säger Tommy Jansson.

CHARLOTTE SANDSTRÖM



Sabina Schröder Janzon är en av Vägassistans förare och som gått utbildningen hjärt-och lungräddning med defibrillering.
Foto: CHARLOTTE SANDSTRÖM

FAKTA/hjärt- och kärlsjukdomar

- Hjärt- och kärlsjukdomar är den vanligaste dödsorsaken i Sverige.
- Två tredjedelar av dessa dödsfall sker utanför sjukhus och den stora delen sker till följd av hjärtstopp.
- Salsa, Saving Lives in the Stockholm Area, är ett samarbetsprojekt för att sprida defibrillatorer till flera yrkesgrupper vid sidan av ambulanspersonal. Syftet är att se om samhällets samlade resurser kan användas mer effektivt för att rädda liv. Projektet startade våren 2005 och ska pågå i tre år.
- Tio brandstationer, cirka 500 brandmän, deltar i projektet.
- Även säkerhetsvakter på större publika anläggningar, exempelvis köpcentra och idrottsarenor, kan komma att delta.
- För mer information kontakta: Hjärtstoppcentrum på Södersjukhuset, tel 08-616 39 80 eller 08-616 30 23.

VÄLKOMNA TILL VÄGVERKET PRODUKTION!



Magnus Wilhelmsson, vägassistansförare på drift Stockholm Söder i Länna. Kommer närmast från AISAB.



Magnus Olsson, mätare anläggning E4 Uppsala. Kommer närmast från Gävle Mätkonsult.



Emanuel Stenehäll, elevingenjör på driftavdelning i Strömsund. Kommer närmast från Hjorts Entreprenad.



Thomas Eklund, vägassistansförare på drift Stockholm Söder i Länna. Kommer närmast från Arlanda flygplats.



Pia Fransson, ekonomidministratör på serviceenheten i Växjö. Kommer närmast från ICA.



Sven-Gunnar Niklasson, trafikingenjör på anläggningsavdelning syd, Göteborg. Kommer närmast från Jämtlands Infanteriregemente, Östersund.



Markus Andersson, vägarbetare på drift Uppsala/Dalarna i Tierp. Har tidigare varit tillfälligt anställd.



Magnus Lindroth, ekonomiadministratör på serviceenheten i Växjö. Kommer närmast från Coop.



Hans Söderlund, förrådsman på maskindepån i Umeå. Kommer närmast från Umeå kommun.



Kent Johansson, platschef för berggruppen affärsområde Anläggning, avdelning Nord. Kommer från industribranschen



Leena Andersson, ekonomiadministratör på serviceenheten i Växjö. Kommer närmast från ICA.



Thed Bergqvist, reparatör på maskindepån i Umeå. Kommer närmast från Umeå kommun.



Fredrik Övermo, mätare anläggning Stockholm, Norrortsleden.



Liselott Lyrén Lindegren, ekonomiadministratör på serviceenheten i Växjö. Kommer närmast från Adecco.



Lars-Åke Elfing, reparatör på maskindepån i Umeå. Kommer närmast från Umeå kommun.

POSTTIDNING B

Driftavdelningen i Göteborg samlar styrkorna

Driftavdelningen i Göteborg samlar alla sina resurser på ett och samma ställe, Stigs Center i Göteborg, då vägstationerna i Kungälv, Surte, Landvetter och Västra Frölunda har avvecklats.

– Att kunna samla alla på ett och samma ställe ger oss större möjligheter till att bättre samutnyttja våra resurser och samtidigt sänka hyreskostnaderna, säger Mattias Hede, biträdande arbetschef i driftavdelning Göteborg.

Även affärsområde Fastighet och Maskins uthyrnings- och verkstadsverksamhet kommer att flytta från Kungälv och etablera sig i samma område under maj.

PåVäg

Tidningen På Väg ges ut av Vägverket Produktion med sju nummer per år och distribueras gratis i 16 000 exemplar till alla anställda i Vägverket, Vägverkets pensionärer efter beställning, Produktions kunder, riksdagens ledamöter, dagspress, skolor och andra intresserade.

Allt redaktionellt material, text och bilder, publiceras i en elektronisk version av tidningen På Väg, som sedan lagras. Externa skribenter och fotografer måste meddela eventuellt förbehåll mot elektronisk lagring. I princip publiceras ej material med sådant förbehåll. Läs tidningen på www.vagverketproduktion.se

Citera oss gärna, men ange källan.

Adress: Vägverket Produktion, Informationsavdelningen, 781 87 Borlänge
Telefon: 0243-942 00
Fax: 0243-942 10
Ansvarig utgivare: Ulf Helldahl ulf.helldahl@vv.se
Redaktör: Charlotte Sandström, Solna charlotte.sandstrom@vv.se
Redaktion:
Annika Enström, Umeå annika.enstrom@vv.se
Christer Bergström, Göteborg christer.bergstrom@vv.se
Irene Skogvold, Borlänge irene.skogvold@vv.se

Formgivning och redigering: Editor Publishing AB, 08-544 305 10 www.editor.se

Tryck: Sjuhäradsbygdens tryckeri på G-Print, 80 g, 033-29 03 50

Prenumeration och adressändring: Inga-Greta Knutz, inga-greta.knutz@vv.se

Vägverket Produktion

Vägverket Produktion är en självständig affärsenhet i Vägverket. Enheten arbetar med byggande samt drift och underhåll av vägar och anläggningar åt offentliga och privata kunder.

Vägverket Produktion är ett av landets ledande väg- och anläggningsföretag, med 2 500 medarbetare och med en årsomsättning på cirka sex miljarder kronor.

Verksamheten bedrivs över hela landet och är organiserad i de fyra affärsområdena Anläggning, Beläggning, Drift samt Fastighet och Maskin.

Huvudkontoret ligger i Borlänge.

Vägvakt i ödeland



Tommy Holmström är vägarbetare i Arjeplog och stationerad i Merkenäs.



Tommy bor på plogstationen sju månader om året för att hålla fjällvägen öppen

Vid riktigt dåligt väder får bilisterna köra efter plogbilen.

Plogsträckan i Merkenäs är 24 mil. Det är 22 mil till närmaste bilbesiktning…

MERKENÄS **Vårsol, och snön ligger ännu vit över fjällen. Vid Vägverket Produktions plogstation i Merkenäs råder det för dagen ett makligt lugn. Vintertid är extrema vindstyrkor, kompakt mörker och drivsnö vardag.**

Det finns inga bofasta i Merkenäs, bara fjäll och vildmark så långt ögat når. Väg 95, Silvervägen, slingrar sig mellan fjällen och binder ihop svensk glesbygd med E6: an i Norge.

– Anlag för lappsjuka bör man inte ha, konstaterar Tommy Holmström, vägarbetare i Arjeplog, och stationerad på Merkenäs plogstation under mer än sju månader per år.

De är alltid två i tjänst och tillgänglighet 24-timmar om dygnet gäller.

– Jag har jobbat ihop med killarna här uppe i sju år nu, så vi känner varandra. Att funka bra ihop är ett måste, vi är helt beroende av varandra. Vi bor ju ihop, lagar mat, ser på tv och arbetar. Då gäller det att komma överens, säger Tommy Holmström.

Extremt väder

Vädret längs fjällsträckan kan bli extremt med vindstyrkor upp till 40 sekundmeter. Två vägbommar fälls ner när vädret blir hårt, och två informationsskyltar informerar trafikanterna om att vägen är avstängd. På plogstationens gård finns en väntstuga med kaffekokare för frusna trafikanter.

Vägbommen vid gränsen är, i motsats till den i Merkenäs, ännu manuell.

– När det blåser 20 sekundmeter är det inte kul att gå ut och handskotta för att kunna fälla ner en bom, säger Tommy Holmström.

Ett alternativ till avstängning är kolonnkörning då ett begränsat antal bilister kör bakom plogen. Fjällsträckans vägkanter är markerade med extra långa snöstörar, som står med bara 20 meters mellanrum, i fluorescerande grönt. Men det är inte ovanligt att Tommy och hans kollegor får agera räddningskår.

– Det har hänt att bilister tror att de kört långt, när de i själva verket hela tiden stått still på samma plats. Eller att de ser en grön pinne men är så förblindad av snön, att de inte vet om de ska köra på höger eller vänster sida, eftersom snöstören på andra sidan vägen, sju meter bort, inte går att se.

Ligger steget före

Rutin, handlingskraft och kunskap om fjällvärldens förhållanden är ett måste.

– Mycket handlar om känsla och om att ligga steget före. Vi vet exakt hur vägen påverkas av olika vindriktningar.

En annan egenskap som är avgörande är en viss språklig bredd.

– Utländska turister och åkare pratar vi engelska med, och det är bra att förstå norska och samiska också, säger Tommy.

ANNIKA ENSTRÖM