



## Vad menas med tankbeläggning?

Samlingsterm för de bituminösa beläggningar som kännetecknas av att **stenmaterial** och **bindemedel** läggs ut var för sig



## Huvudtyper av tankbeläggningar

Ytbehandling

Indränkta makadam

Bindemedelsförsegling

Slamförsegling

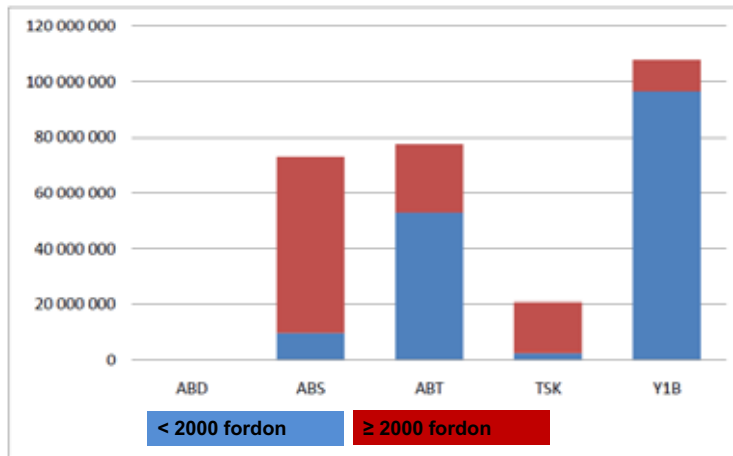


## Tankbeläggningar har gamla traditioner (anvisningar 1931)



- Impregnering, ett lager
- Ytbehandling, ett eller två lager
- Helindränkning med varm asfalt
- Helindränkning med asfaltemulsion, 4 och 6 cm
- Halvindränkning med asfaltemulsion, 4 och 6 cm
- Helindränkning med varm tjära
- Tjärbetongmakadam

## Jämförelse mellan m<sup>2</sup> ytbehandling och andra typer av slitlager på det statliga vägnätet (2010)



Ytbehandling  
TRV 2013:  
12 milj. m<sup>2</sup>

Indränkt  
makadam:  
2007 -2013:  
1-4 milj. m<sup>2</sup>/år

Ytbehandling +  
IM/IMT +  
förssegling 2012:  
17 milj. m<sup>2</sup>

## Tankbeläggningar – resurssnål teknik

- Relativt lågt behov av bindemedel och ballast
- Stenmaterialet behöver ej uppvärmas
- Hög läggningsskapacitet



Y1B 8/11 = 14 kg ballast + 1,7 kg bitumen



40 mm IMT 8/22 = 88 kg ballast + 3,6 kg bitumen

Tankbeläggningar (18 och 90 kg):

- 0,7-1,5 kg CO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup>
  - 4,0-8,4 kWh/m<sup>2</sup>
- Asfaltbetong (80 kg):**
- 4 kg CO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup>
  - 17 kWh/m<sup>2</sup>

## Tankbeläggningar – andra miljömål

- Slitstark pga. hög stenhalt – mindre med partiklar
- Rullmotstånd – något högre än ABT/ABS
- Buller – efter några års trafik likvärdigt med ABS 16
- Prallvärden: 15-25 med bra stenmaterial (ytbehandling)
- MPD (ytskrovlighet):
  - Y1B 8/11: 0,8 mm
  - IMT 8/22 + 4/8: 1,3 mm
  - **ABT 16: 0,7 mm, ABS 16: 1,0 mm**
  - **TSK 16: 1,1 mm**
- Två decibel mellan bästa och sämsta beläggning (bäst Y2B och Y1B 8/11, sämst Y1B 11/16)

## Tankbeläggningar har många fördelar men kräver samtidigt uppmärksamhet första året

- Flexibla
- Lång livslängd
- Låg årskostnad
- Enkla av reparera
- Tätar till vägytan
- Bra friktion
- Mindre med stänk
- Bra ljusreflektion
- Känsliga för mekaniska skador
- Stensläpp, blödning
- Vägytan och sidoytor behöver sopas ett antal gånger
- Informera trafikanterna innan åtgärd
- Varna trafikanter och åtgärda så fort som möjligt vid skador

## Viktiga parametrar för ett bra resultat

**Stenmaterial – kvalitet, kornstorlek, kornform, renhet, fuktinnehåll**

**Bindemedel – rätt mängd och typ, miljöanpassat**

**Tidpunkt på året – ej för sent**

**Väderlek – ej regn**

**Val av beläggningstyp måste ta hänsyn till antal dubbade fordon andel tunga fordon**

**Underlagets beskaffenhet - helst justerat**

**KUNSKAP hos både beställare och utförare**

## Vad är Tankgruppen ?

**Tankgruppen - en stor del av branschen**



## Vad är syftet med Tankgruppen ?

**Vara forum för frågor kring forskning och utveckling och ska bidra genom att initiera, utveckla och stödja ny teknik i olika projekt**

**Följa upp och dokumentera**

**Omvärldsbevakning**

**Remissinstans för regelverk och standardisering**

**Bidra till ökad kompetens genom kurser och seminarier**



**Möjliggöra att en större andel av vägnätet kan åtgärdas med tankbeläggning**

- Mer trafikerade vägar – tex Racked-In
- Förlänga säsongen – bindemedel och utförande

**Mindre påverkan för trafikanterna**

- Bättre kvalitet
- Utveckling av produkter och metoder
- Arbetsgrupper
  - Trafikantpåverkan
  - Lagningar



## Tankgruppsmedlemmar

Rickard Melin  
Nils-Gunnar Göransson  
Glenn Lundmark  
Johan Falk  
Karin Svensson  
Kenneth Lind  
Mats Norell  
Mikael Jonsson  
Nicklas Sundström  
Pär Eliasson  
Pär Gustafsson  
Sven Brodin  
Thomas Eriksson  
Thomas Wallin  
Tomas Brodin  
Torbjörn Jacobson

TRAFIKVERKET Ordf.  
VTI Sekr.  
ASFALTSKOLAN  
TRAFIKVERKET  
SKANSKA  
TRAFIKVERKET  
MN ASPHALT CONSULTING  
NYNAS  
TRAFIKVERKET  
TRAFIKVERKET  
SVEVIA  
TYRESÖ KOMMUN  
STIGMACHINE  
AKZONOBEL  
NCC  
TRAFIKVERKET



[www.tankgruppen.nu](http://www.tankgruppen.nu)

