Datum: 2012-10-18

Plats. PEAB, Solna

Närvarande. Åke Sandin, Trafikkontoret, Göteborg

Lennart Holmqvist, Peab

Torbjörn Jacobson, Trafikverket

Roger Lundberg, NCC

Lars Thunman, Nynas

Uffe Ravn Mortenson, Pankas

Karl Hillgren, Akzo Nobel

Kenneth Olsson, Skanska

Safwat Said, VTI

Förhindrad Mansour Ahadi, Svevia

## Inledning

Lennart Holmqvist hälsade alla välkomna. Torbjörn Jacobson öppnade mötet och presenterade en dagordning.

## Föregående mötesanteckningar den 31 maj 2012

Minnesanteckningar från föregående möte godkändes.

## Vad har hänt sedan maj 2012

Torbjörn gjorde en sammanfattning för läget om kalltillverkad asfalt. Asfaltmassa och emulsionsmakadam tillverkad i verk är intressanta ur kvalitetsynpunkt. Trafikverket vill se mer användning av det m.h.t. energiårgång och miljö. Kallasfalt baserad på penetrationsbitumen bör vi ha fokus på. Målet att ha minst ett kallt alternativ i Trafikverkets regelverk inom kort. Även i EU finns ett intresse av kallasfalt som ett alternativ till varma och halvvarma asfaltmassor. EU-standard håller på att tas fram. Under sommarens har två försök med kall asfalt har utförts. En försökssträcka med emulsionsbaserad, verksblandad makadam, typ Viacomac i bärlager har utförts på väg 45 Svappavaara – Vitangi. Försök i Göteborg med verksblandad emulsionsbärlager, Björlanda Lexbyväg, har också utförts. Båda sträckor har utförts under Roger L:s ledning. Två doktorandprojekt kommer att börja på KTH med bland annat finansiering från TRV och Nynas.

Bifogat finns presentationen

## 

## Försök i Lillpite 2011

Roger L och Torbjörn J kommenterade försöket med kall återvinning från Lillpite i Norrbotten. Emulsionen utgjordes av Nyrec med Nymuls RX emulgator (baserad på penetrationsbitumen). Etapp 1 som lades i juni lyckades mycket bra. Etapp 2 m som lades i september misslyckades pga. av att asfaltmassan bröt för tidigt trots att det var bra, yttre förhållanden. Orsaken till misslyckandet på etapp 2 är inte helt klarlagt. Ett annat stenmaterial användes vid etapp 2 (det kanske var mer reaktivt). Ett antal borrprov tas upp för undersökningar av NCC. Bilder från 2012 bifogas.



## Försöket, E45, Svappavaara - Vittangi (gruvvägen - Norrbotten)

Totalt har 4 provsträckor lagts i riktning mot Svappavaara där den tunga trafiken går. Vägen har en vägbredd på 8 m, vilket betyder en körfältsbredd på 3,75 m. Kall tillverkad asfalt som är ett av alternativen för bundet bärlager består av verksblandad makadam med bitumenemulsion (typ Viacomac). Roger som ledde arbetet, rapporterade att 1a lagret blev mycket bra. Andra lagret av Viacomac utfördes dagens efter. Efter utläggningen började det regna vilket medförde att en del emulsion rann av makadamen. För att ersätta den borttvättade emulsionen förseglades lagret innan bindlagret lades med ca 0,6 kg/m2emulsionen. När bindlagret lades konstaterades det att ytskiktet av övre lagret var instabilt. Sträckan är instrumenterad av VTI (bl. a töningsgivare). Mätningarna kommer igång under nästa år. Då förväntas trafiken bli ca 200 fordon/dygn. Rogers presentation bifogas.

## SBUF projekt – Försök i Göteborg

Roger presenterade försöket i Göteborg med emulsionsbärlager i bärlager (60 mm Base D 22), Björlanda Lexbyväg, Uppföljning av vägsträckan finansieras av ett SBUF projekt där Trafikverket, Trafikkontoret i Göteborg, NCC, PEAB, Nynas och Akzo Nobel deltar. Överbyggnadskonstruktionen visas i bifogade presentationen.



## Europastandard

Torbjörn presenterade ett utkast ”cold asphalt mix with bituminous emulsion” från CEN TC227 WG1 Version 1.1 daterad 2012-10-02 för synpunkter vid mötet (dokumentet får ej spridas):

* § 5.1.1 otydligt beskriven. Bör förtydligas.
* Table 6 om minimum hålrumshalt bör inte vara med
* Table 7 framgår inte i tabellen vilka tester som menas.
* Table 8 workability. Detta är en produktionsmetod och bör inte vara med i standarden.
* Det kan vara bra om det nämns om lämplig halt bindemedel vid användning av återvunna massor
* Beskrivning av transport sträcka kan behövas eftersom den påverkar resultatet
* Rekommendation för när/hur provtagning kan ske bör vara med

Stödgrupp för uppföljning/granskning av standarden utnämndes:

* Kenneth Ohlsson, Skanska
* Torbjörn Jacobson, TRV
* Safwat Said, VTI
* (Ev. Kennet Lind, Trafikverket)

## Redovisning från VTI

Vidareutveckling av rapportutkastet pågår genom litteraturstudier och en sammanställning av befintliga objekt med kall asfalt. Prov från några befintliga beläggningar kommer att undersökas. (efter mötet har VTI fått genom Roger fyra borrprov från Terminalen i Luleå).

## Erfarenheter av kallasfalt i Danmark

Några personer från Sverige planerar att besöka Pankas laboratorium i Danmark och lära sig mer om de jämförande blandningstester de gör på emulsionsbaserad massa med koppling till brytning, bearbetningsbarhet och täckningsgrad. Inför detta kommer en del svenska material samlas och skickas till det danska laboratoriet för analys.

## Övriga frågor

Goda erfarenheter från ett underhållsobjekt 1997 (E4 sträckan Sillekrog – Vagnhärad) med kall återvinning av asfalt med Nyrec nämndes av Kenneth O.



## Nästa möte

Nästa möte för styrgruppen hålls onsdagen den 15 maj 2013 hos Akzo Nobel, Stenunge allé 3, Stenungsund, Kl. 08.30 (planerar att vara där dagen innan mötet, den 14 maj)

Torbjörn avslutade mötet och tackade deltagarna.

Linköping den 2012-11-15

Vid pennan Justerad av

Safwat Said Torbjörn Jacobson