

# Varsam framfart när naturskön vägsträcka mellan Viared och Kråkered byggs

AV KIM HALL

När den nya vägsträckan mellan Viared och Kråkered utanför Borås skulle byggas var kraven höga på att projektet skulle göra så lite intrång i naturen som möjligt. Med noga planering och varsamt byggande har den 6,2 km långa vägsträckan med 2+1 väg och vajer i mitten hunnit bli färdig till hälften. Vägen som går genom orörd terräng och militärens gamla övningsområde kommer att bli en naturupplevelse för varje bilist.

– Det primära målet med den nya vägsträckan är att åstadkomma bättre trafikmiljö och kortare restider. På Väg 40 genom Borås mot Jönköping går det inte bara pendlingstrafik och lokaltrafik. Här går även mycket tung trafik som skall vidare till Göteborgs hamn, säger Andreas Gustafsson, projektledare på Trafikverket.

## SÄKRARE TRAFIKMILJÖ

Borås växer och nya bostadsmiljöer och handel byggs i och omkring Borås, Svenljunga och Tranemo. För att skapa bättre och säkrare trafikmiljö bygger man nu vägsträckan mellan Viared och Kråkered.

– Detta är ett samarbetsprojekt med Västra Götalandsregionen och kommunerna Borås, Svenljunga och Tranemo som också delfinansierar projektet. Entreprenadkostnaden är ca 211 miljoner kr och drivs som en totalentreprenad med NCC som tillsammans med Trafikverket utför arbetet.

Vägområdet mellan Viared och Kråkered består till stor del av orörd terräng, ett friluftsområde som Trafikverket, NCC och Borås Kommun arbetat intensivt med att bevara i så stor utsträckning som möjligt. På den nya vägsträckan har nio broar byggts samt två trafikplatser. Två av broarna är faunapassager där viltet skall kunna passera vägen utan att hindras av trafiken.

## FAUNATUNNELBRO

– Den ena passagen består av en 38



Över den nya vägsträckan mellan Viared och Kråkered utanför Borås byggs en 38 meter lång faunatunnelbro med 14 meters bredd och nio meters höjd där viltet skall passera utan att störas av trafiken. Foto: Trafikverket

*Konstruktionerna är i huvudsak av betong. Två broar är samverkansbroar i stål och betong.*

meter lång faunatunnelbro med 14 meters bredd och nio meters höjd. Den andra passagen är en betongbro med grusväg och landrensa som avskärmas med bullerplank mot väg 27. De övriga broarna är ca 20-80 meter långa ämnade för gång, cykel och biltrafik, förklarar Patrik Nilsson, projektchef på NCC.

Konstruktionerna är i huvudsak av betong. Två broar är samverkansbroar i stål och betong. Bron över Viskan kännetecknas av de röda stålågarna och är tänkt att utgöra ett vackert landmärke i området.

– Eftersom det är ett naturområde försöker vi bygga så natur-lik som möjligt. När vi t ex spränger ska resultatet av bergskärningarna vara utan synliga borrhål. Vägslänterna är flacka och träden är långt innanför så att sikten är fri. Vägen i sig har

traditionella mått och uppbyggnad, förklarar Andreas Gustafsson.

## OPTIMERA

– Att vinna anbudstävlingen för ett projekt som detta kräver att man optimerar vägen vad gäller profil och uppbyggnad. Detta för att inte behöva hantera mer schaktmassor än nödvändigt. Man måste också ha smarta, enkla och ekonomiska lösningar vad gäller grundläggning och dagvattensystemen. Naturligtvis ska produkten man lämnar efter sig uppfylla de krav på funktion som kunden efterfrågar, poängterar Patrik Nilsson.

Projekteringsarbetet startade i augusti 2013 och produktionen i oktober samma år. Idag har man hunnit mer än halvvägs i projektet. Sista november 2015 är det besiktning, men

vägen öppnas för trafik redan i september 2015.

### ARBETSMILJÖ

Stort fokus läggs också på arbetsmiljön där både NCC och Trafikverket har långtgående arbeten för att sänka olycksstatistiken. Det innebär bland annat att man har en öppen dialog kring tillfälliga trafiklösningar till att man

och Tommy Fridén, som äger företaget, påbörjar arbetet görs noga beräkningar och sprängplaner. En av deras största utmaningar i detta projekt var sprängningarna under Vattenfalls luftburna 130 kilovoltsledning.

### SPRÄNGNING

– Våra borrhorn är sex meter höga och ledningen gick sju meter ovan jord. Vi

Ca 0,7 kg dynamit per kubikmeter berg har används vid varje sprängning. Ca 14 000 hål och 230 000 kg sprängämnen har hittills använts. Första salvan gick den 29 oktober 2013 och när projektet är klart har ca 250 salvor genomförts.

– Vi gillar när det är stora utmaningar. Då är vi som bäst, tillägger Martin Andersson. □



Ett stort riskmoment är sprängningsarbetet som måste göras för att vägen skall kunna gå genom terrängen. En av de största utmaningarna var sprängningarna under Vattenfalls luftburna 130 kilovoltsledning.



Vägområdet mellan Viared och Kråkered består till stor del av orörd terräng. Trafikverket, NCC och Borås Kommun har arbetat intensivt med att bevara miljön i så stor utsträckning som möjligt.

kvartalsvis har avstämningar över de risker som finns i projektet. Skydds- och miljöronderna genomförs oftast gemensamt med entreprenör och beställare.

Ett stort riskmoment är sprängningsarbetet som måste göras för att vägen skall kunna gå genom terrängen. Ducimus har specialiserat sig på detta sedan 2008. Innan Martin Andersson

fick ansöka hos Vattenfall om sprängning vid två tillfällen, både vad gäller borrhorn och sprängning. Vi klarade genomföra arbetet utan incidenter. Säkerhet, trygghet och precision är våra ledord, säger Martin Andersson, vd på Ducimus AB.

Innan sprängning måste beräkningar göras så att det blir rätt mängd dynamit.

### FAKTA

**Kommun:** Borås  
**Byggstart:** augusti 2013  
**Färdigt:** oktober 2016  
**Byggtid:** 36 månader  
**Byggherre:** Trafikverket Region Väst  
**Totalentreprenör:** NCC Construction Sverige  
**Medverkande i projektet:** Ducimus AB

# DUCIMUS

*Företaget med fokus på kvalitet och precision*

Tel: 0704-030601 / 0763-210002 [www.ducimusab.se](http://www.ducimusab.se)