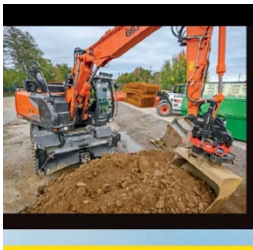
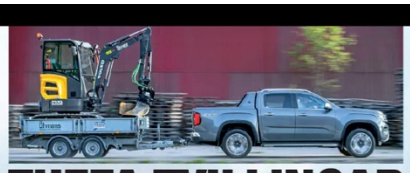


TEST
HITACHI ZX150W-7



TUFFA TVILLINGAR
VW Amarok Aventura mot Ford Ranger Wildtrak

Albinsson & Sjöberg
50 ÅR JUBILEUM 1973–2023

Nr 12
2023
Pris: 89 kr
inkl. moms

Norge 109 NOK
Danmark 89 DKK
Finland 9 EURO

TRUCKing SCANDINAVIA

Maskin, truck, sl[illegible] entre[illegible]nd

Åttahjulig nyhet:
Komatsu Forest 951 XC

Kiruna får ny, stor bangård

Omdiskuterat vägbygge i Jämtland

ANDREAS STRATEGI GER VARIERADE SKOGSJOBB

Här restaureras fiskens lekplatser

Uppdrag mitt i älven

✓Vad hände sen, Krogsered? ✓Båtuppdragning på Öckerö ✓Häv och gräv

Albinsson & Sjöberg
12
TIDSAM 0951-12
7 388095 108904
RETURVECKA 50

Havsnäs
När drömmen

Väg 829, eller Havsnäsvägen som den kallas lokalt uppe i norra Jämtland är en omtalad väg, då den i årtionden varit föremål för högljudda protester och önskemål om upprustning. Under vårarna när tjälen gått ur marken och under regniga sommarperioder har det uppstått en vägbana som liknats vid en potatisåker. Vägen har då stängts för tung trafik, vilket har drabbat både boende och företag samt skogsindustrin som inte kunnat köra ut sitt virke under vårperioden.
Till allas glädje har nu en stor upprustning påbörjats och planen är att vägen ska vara asfalterad och klara högsta bärighet 2028.

Av Sten Strömgren (text och foto)

Daniel Gideonsson är Trafikverkets projektledare för vägbygget på Havsnäsvägen.

Artikelvy

Kampen om en upprustning av väg 829, i folkmun kallad Havsnäsvägen, sträcker sig ända tillbaka till 1950-talet. Då framfördes förslag på att huvudsträckningen mellan centralorten Strömsund och byn Gäddede uppe mot norska gränsen, skulle gå via byn Havsnäs.

Av det blev det inget, då vägen fick en helt annan sträckning.

Kampen om en bättre väg fortsatte med att enskilda skrivelser, möten med dåvarande Vägverket, politiker och protestaktioner avlöste varandra under årtionden.

Positiva signaler

Trägen vinner heter det och efter ett antal brutna löften om lovad upprustning, kom det äntligen positiva signaler från Trafikverket. I december 2014 hölls det första informationsmötet med berörda ortsbor och markägare längs väg 829 som går mellan Lövberga och Alanäs i norra Jämtland.

Åtta år senare var alla knutar med överklaganden och markinlösen lösta och hösten 2022 påbörjades arbetena med vägbygget.

Trafikverkets projektledare, Daniel Gideonsson berättar om arbetet med vägen.

– Väg 829 är till största del en grusväg som sträcker sig genom skog och bebyggelse längs Flåsjöns västra sida. På långa sträckor är vägen i dåligt skick med bärighetsproblem och tjälskador. Vid blöta förhållanden blir vägen slirig och under torra perioder dammar den vilket innebär problem både för de som använder vägen och för de som bor vid den.

Etapp ett

Det finns tre etapper i Trafikverkets planering.

– Vi jobbar nu med etapp ett, väster om Lövberga fram till Havsnäs som ska vara klar hösten 2024. Etapp två, Havsnäs till Alanäs planeras att starta 2026. Året innan görs upphandling och planering. Etapp tre, den västra delen genom byn Lövberga kommer troligen att genomföras inom tiden för de andra etapperna men det finns i dagsläget inget beslutat datum, säger Daniel. ➔

vägen blev sann

Det blir raka diken och snygga slänter där Marcus Nilsson, Dellen gräv AB, går fram med sin Hitachi ZX300.

Havsnäsvägen är omskriven av lokal press som följt kampen i decennier. Många artiklar och insändare har det blivit.

HAVSNÄS | BYBOR FÖRTVIVLADE OCH TURISTER SKRÄMS BORT

Dålig väg byggs inte om – för få trafikanter

STRÖMSUND | VÄGEN HAR PRIORITERATS BORT

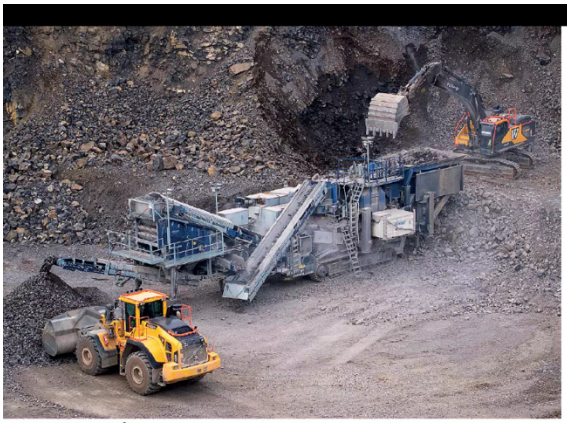
Boende har fått nog av grusväg

Huvvaligen för vägen Lövberga–Havsnäs 1997

Trafikverkets råd: Ställ in skol skjutsen om vägen är för dålig

Havsnäsvägen avskräcker både inflyttare och turister

Artikelvy



Wallins Åkeri från Ljusdal krossar berget till vägbygget med en Jonsson L120-330 dubbelkross på larv som matas av en Volvo EC480EL och materialet bärs undan av en Volvo L220H.

Lucas Rasteby, Jonassons Åkeri AB från Mörsil, tippar ett flak 0/90 bergkross på fiberduken som ligger på de sämsta bitarna av vägen.

Tobias Nilsson styr ut bärlagret på fiberduken som ligger på långa sträckor av Havsnäsvägen.

Tobias L60H är utrustad med Moba maskinkontrollsystem.

Tobias Nilsson bor i Laxviken och har kört hjullastare åt Ottossons Åkeri i fyra år.

”Maskinparken på vägbygget består av lastbilar, grävmaskiner, hjullastare, bandschaktare och vältar. Antalet beror lite på var i processen vägbygget befinner sig. ”

➔ När vägen är färdig ska den ha två körfält på vardera 2,75 meter och en vägren på 25 centimeter, vara asfalterad och ha full bärighet enligt BK4.

Maskinparken på vägbygget består av lastbilar, grävmaskiner, hjullastare, bandschaktare och vältar. Antalet beror lite på var i processen vägbygget befinner sig och alla inblandade har en del utmaningar att ta sig an.

En av de största utmaningarna är den dåliga bärigheten i kombination med en smal väg.

– För att kunna förstärka vägen behöver vi gräva bort den dåliga överbyggnaden på cirka 60 cm i den gamla vägen samtidigt som vi har passerande trafik. Vi gör det etappvis med halva vägbredden åt gången, berättar Daniel Gideonsson.

– Problemet är bara att vägen i dag är så smal och svag att den knappt håller för den passerande trafiken. Det kommer finnas ställen där det blir extra besvärligt med utrymmet och där kan vi bli tvungna att stänga vägen under en period.

360.000 ton vägmaterial

Daniel berättar att det ska köras ut cirka 200.000 ton förstärkningsgrus i storleken 0-90 och 160.000 ton bärlager i storleken 0-32. Allt detta körs från en bergtäkt cirka 25 kilometer söder om vägbygget.

Redan i början av vägbygget ser vi vad Daniel menar, då en urgrävning av halva vägen håller på att återfyllas. Det är bara en smal bit av vägen kvar och Tobias Nilsson, Ottossons Åkeri AB, har fullt upp med att styra ut två flak 0-90 bergkross.

L60:n får jobba lite extra på det grova materialet och till sin hjälp har han ett Moba maskinguidningssystem.

– Det är suveränt att ha Moba-systemet då det spar både tid och material när man vet att man håller rätt höjd, berättar Tobias under en kort paus mellan två lastbilar.

Löser av varandra

Längre upp efter vägbygget arbetar Christoffer Engström från Strömsund med att bredda terrassen. Christoffer kör också för Ottossons Åkeri och hans Volvo EC300DL står inte stilla många minuter på ett skift då lastbilarna löser av varandra för att få ett lass schaktmassor.

– Det är tacksamt att både ha en rejäl maskin samt grävsystem när det är ett sådant tempo, säger Christoffer som även han använder Moba maskinguidningssystem.

Christoffer har varit med sedan vägbygget startade och innan dess arbetade han på flera olika vindkraftsprojekt. Han trivs med sitt arbete och har möjlighet att bo i en stuga längs vägen, men värdesätter att få träffa sin familj varje kväll och morgon, så han väljer att pendla de tre-fyra milen.

En utmaning

Strax bortanför Christoffer skymtar en Hitachi ZX300 och där arbetar även Marcus Nilsson med att bredda terrassen. Marcus är själv från Ålåsen och kör för Delsbo-företaget Dellens Gräv AB. Likt många andra skriver även Marcus under på att det har varit och är en utmaning med att ha halva vägbanan trafikerad medan urgrävningarna genomförs på andra halvan.

Förutom Christoffer och Marcus arbetar ytterligare ett par grävmaskiner med urgrävning. Det innebär att det blir stora mängder massor att köra bort.

Alla schaktbilar har samma mål med sina schaktmassor, en tipp någon kilometer på sidan av vägbygget och där arbetar Jöryl Jälkentalo, Ottossons Åkeri AB med att styra ut schaktmassorna med en Komatsu D51PX bandschaktare. Jöryl bor i Laxsjö och har arbetat för Ottossons Åkeri i några år nu och han trivs med sitt arbete.

– Jag kör mest bandschaktare, men hoppar även in och kör grävmaskin eller lastbil om det behövs. Det är skönt med lite ombyte ibland, säger han.

Marken ägs av SCA

Jöryl berättar att han ibland får flytta ned sin Komatsu på vägbygget för att ta emot och schakta ut grus, men den största ➔

Artikelvy

Christoffer Engström har jobbat på Ottossons Åkeri AB i cirka 10 år och trivs utmärkt med det.

Marcus Nilsson, Dellens Gräv, lastar schaktmassor på Micke Sundin som kör en Volvo FH550 åt Ottossons Åkeri AB. I bakgrunden skymtar Havsnäs vindkraftpark med sina 48 verk. Parken stod klar 2010 och var länge landets näst största landbaserade vindkraftpark.

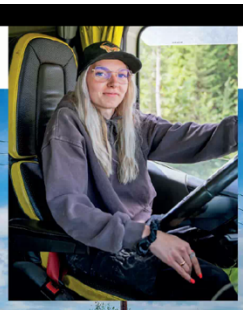
Dennis Guraslan serverar ett lass tippmassor till Jöryl Jälkentalo som kör en Komatsu 51PX bandschaktare åt Ottossons Åkeri AB.

Långa sträckor av Havsnäsvägen går genom skog.

Artikelvy

Ulf Öberg är platschef på upprustningen av Havsnäsvägen och han berömmer alla inblandade.

Markus Af Trampe, arbetsledare på Havsnäsvägen berättar att vägbygget flyter på bra.



Adele Holmqvist viker vant ihop bil och släp för att tippa av flaket på lastbilen. Hon är från Strömsund och kör åt Ottossons Åkeri AB. Adele är en av två tjejer på vägbygget. För ett år sedan gick hon ut transportgymnasiet och ångrar inte sitt yrkesval för en sekund.

På vintern är det snöskoter som gäller här. Nu på sommaren är det vägen till tippen för schaktmassor. På bilden är det Dennis Guraslan, Bo Ottossons Åkeri AB som nyss varit och tippat ett lass.

Pelle Norén fyller snabbt Albin Runstens flak med schaktmassor.

”Massor av arbete återstår, men mer än 60 års kamp och drömmar om en farbar väg året runt är nu på väg att bli sann.”

→ tiden spenderas uppe på tippen med sin vidsträckta utsikt över sjön Flåsjön.

Marken ägs av SCA och de kommer att plantera skog där när allt är färdigt.

Det är inte lugnt många minuter mellan varje lastbil och nu kommer Dennis Guraslan, Bo Ottossons Åkeri AB, med ett lass schaktmassor. Jöryls Komatsu försvinner nästan i ett moln av finkorningt damm när Dennis svänger runt med sin Volvo.

Vi möter Adele

Åter nere på Havsnäsvägen möter vi en vit Volvo FH750 med släp, som kör bärlager på ett upplag. Det är Adele Holmqvist från Strömsund, en av två kvinnliga chaufförer på vägbygget. Adele kör för Ottossons Åkeri AB och innan vi får en pratstund med henne tippar hon först av vagnen och sedan viker hon undan den för att tippa av flaket på lastbilen.

Adele har varit med sedan starten då hon körde material till trumbytena förra hösten. Nu är det transport av bergkross som gäller.

– Det är nu ett år sedan jag gick ut transportprogrammet på gymnasiet i Strömsund och jag har jobbat åt Ottossons sedan dess. Det blev verkligen rätt då jag trivs med mitt arbete, berättar Adele.

Platschefen på plats

Vi får också möjlighet att prata med Svevias platschef, Ulf Öberg och arbetsledaren Markus af Trampe, som båda har varit med sedan dag ett av vägbygget i augusti 2022. Ulf berättar om det enorma arbetet med att byta ut alla vägtrummor och att rensa bort skogsmark för att ge plats åt vägen.

– Det var ett digert arbete med röjningen av vägområdet och alla vägtrummor som lades i fjolhöst. Jag vill verkligen berömma alla som har varit involverade i projektet och som har hanterat de utmanande markförhållandena på ett imponerande sätt, berömmer Ulf sina medarbetare.

Det är också något som Markus af Trampe, arbetsledare på vägbygget intygar.

– Ja, trots markförhållandena har det verkligen flutit på bra. Alla trummor ligger i en så kallad trumkil på 19 meter och som dessutom isolerats med markisolering så de bör ligga stilla nu, säger han.

Massor av arbete återstår, men mer än 60 års kamp och drömmar om en farbar väg året runt är nu på väg att bli sann. □

Artikelvy