



Tankgruppen

Minnesanteckningar – Tankgruppsmöte

Plats: Digitalt över Teams

Datum: 2025-09-26

Tid: 09:00-12:00

Deltagande

Jan-Erik Lundmark, Trafikverket

Henrik Bjurström, VTI

Gunnar Dryselius, Trafikverket

Pär Eliasson, Trafikverket

Kenneth Eriksson, Trafikverket

Karl Hillgren, Peab Asfalt

Mikael Jonsson, Nynas

Helena Kjelland, Nouryon

John Larsson, Svevia

Kenneth Lind, Trafikverket

Mattias Liljekvist, Asfaltskolan

Johan Magnusson, Terranor

Förhindrade

Karin Rundgren, Skanska

Presentationsrunda

Jan-Erik hälsar välkommen till dagens möte. Ett särskilt välkomnande riktas till Johan från Terranor som är ny representant i gruppen samt Henrik som är tillbaka efter en tids föräldraledighet. Man går laget runt och alla får en chans att presentera sig.

Inledning

Gruppens etiska policy går igenom så att alla är införstådda med den.

Kenneth L går igenom föregående mötes protokoll utan några invändningar.

Datum för nästkommande möte med tankgruppen bestäms till 17 december, kl. 09.00–12.00. Mötet blir digitalt via Microsoft Teams. Henrik tillser att en inbjudan och förslag till programpunkter skickas ut.

Presentation av upphandlingstidplan med preliminära volymer och mängder för utförande

Jan-Erik visar och går igenom upphandlingstidplanen för 2026. Nytt för i år är att man lyft in större reinvesteringar i tidplanen. Det påpekas från Trafikverket att budgeten för underhåll beläggning kommer stiga signifikant fram till 2028. Större reinvesteringar visas i form av planerade projekt i respektive region. Preliminära volymer och mängder för 2026 redovisas.

Info regelverk/AMA Anläggning/standardisering

Kenneth L går igenom och visar gällande regler och pekar på Trafikverkets regelverk för ytbehandling som krävställer en hög andel grov sten i ballasten (för optimal slitstyrka), samt att avdrag sker om ballasten innehåller för mycket underkorn och finmaterial. Det påpekas från gruppen att högkvalitativt material med låg andel finmaterial kan vara svårt att få tag i. Man menar att ballastindustrin inte tycker det är värt att göra en anpassning för en liten kund. Det påpekas från Trafikverket att det enda man kan göra är att peka på Trafikverkets krav. Vi måste försöka påverka ballastindustrin för att tillmötesgå våra önskemål, det blir fel om man ska ändra på kravställningen bara för att inte ballastindustrin inte tycker det är värt att anpassa sig efter kundernas behov.

AMA Anläggning 26 har varit ute på remiss över sommaren 2025 och nu ska remissynpunkterna gås igenom under hösten. Publicering av färdigt regelverk ska ske i april-maj 2026. Frågan hur man lättast får reda på regelverkens remissperioder kommer upp, för att inte missa chansen att påverka. Kenneth L har en stående punkt om AMA vid varje möte och har informerat om planerad tidpunkt för remissen. Svensk Byggtjänst ska förmedla datum för remissperioder till företagen och sen gäller det att företagen förmedlar remissen till berörda inom respektive organisation. Nu är remissperioden över för denna gång men hittar man direkta fel eller brådskande saker som bör ändras, uppmanas man att anmäla detta så finns chans att det kan komma med i AMA-nytt som ges ut två gånger årligen. Kenneth L förmedlar remissmaterialet för AMA Anläggning 26, avsnitt D till Tankgruppens medlemmar,

Sekreterarens kommentar: Gällande att inte missa remissperioder så verkar man kunna anmäla sig med e-postadress hos Svensk Byggtjänst för att få en notis om när en ny remiss finns tillgänglig via <https://byggjtjanst.se/tjanster/ama/sa-blir-en-ama-till/remiss/notis>.

Kenneth L informerar om den nya byggproduktförordningen som delvis trädde i kraft i början av 2025. I januari 2026 träder bestämmelser kring standardisering i kraft och gör förordningen fullt tillämplig. Vidare uppmanar Kenneth L alla leverantörer att ha koll på sina prestandadeklarationer för sina respektive produkter. Utan dessa på plats, eller om de inte är korrekta, kan det leda till böter.

Inom CEN/TC227/WG2 har man tagit fram två nya standardförslag som nämnts vid tidigare möten. Kalibrering av spridarramp (påminner om den gamla FAS-metoden) samt visuell bedömning av utförd ytbehandling. Kenneth L förmedlar dessa till Tankgruppens medlemmar.

Kurser och information från Asfaltskolan

Mattias informerar att datum är spikat för en Tankkurs 2026. Kursen genomförs under två dagar, 10–11 februari 2026 i Stockholm. Henrik ser till att detta kommer upp som en nyhet på tankgruppens hemsida. Mattias berättar att kursen kommer innehålla en del nytt material och nya filmer för att på ett bättre sätt visa hur arbetet med tankbeläggningar går till.

Det kommer även att komma en bitumenkurs snart. Den ska planeras först, så status och datum är något oklara men den är på gång. Mattias funderar även över formerna för förebyggande belägningsunderhåll. En sådan kurs är planerad till våren 2026.

Frågan om Tankdagen väcks, om det är något som kan vara aktuellt i närtid. Senaste Tankdagen var i mars 2023. Att hålla Tankdagen nästa år är alla överens om att det är för kort om tid. Kanske kan det vara aktuellt under 2027? Punkten om en eventuell tankdag föreslås ligga med under kommande möte så att vi kan diskutera vilka ämnen som kan vara intressanta vid en kommande branschdag.

FOI – BVFF Optimering och utveckling av tankbeläggning

Henrik berättar om statusen för FOI-projektet som drivs av VTI. Alla mätningar är genomförda och VTI ska under hösten slutföra rapporteringen av projektet.

VTI börjar parallellt med rapportskrivning, tillsammans med Trafikverket, att spåna på och utforma en ansökan för en ny projektperiod. Projektet behöver styras upp på ett bättre sätt nu när vi söker finansiering för en ny period. Projektet är mycket viktigt då detta är tänkt att utveckla tankbeläggningar och är en av anledningarna till att Tankgruppen regelbundet sammanträder. Framöver planerar VTI in möten tillsammans med entreprenörer och berörda representanter från Trafikverket för att identifiera och studera intressanta uppföljningssträckor. John lyfter spårytbehandling på högtrafikerade vägar som en intressant beläggningstyp att följa.

Hemsidan

Den gamla hemsidan (www.tankgruppen.nu) är nu borttagen, i dagsläget hänvisas man automatiskt vidare till nya hemsidan www.tankgruppen.se. Alla görs uppmärksamma på detta då den automatiska länken kan komma att ändras i framtiden. Henrik går snabbt igenom och visar lite av hemsidan och uppmanar framför allt gruppen att höra av sig om man har några nyheter som kan flaggas upp på hemsidan. Det har hittills varit skrämt med nyheter, vilket har gjort att hemsidans förstasida sett lite eftersatt ut. Om vi hjälps åt att flagga upp nyheter och aktuella ämnen som berör området tankbeläggningar har vi en chans att få en hemsida med något mer trafik och som ser mer levande ut.

Arbetsgrupper – status. Initiering av nya grupper?

För närvarande har vi inga aktiva arbetsgrupper. Gruppen uppmanas fundera om det finns behov av att tillsätta några nya grupper.

Övriga frågor

Helena funderar vad andra i gruppen har för erfarenheter kring bitumens kvalitet under det gångna året. Andra representanter rapporterar om varierande kvalitet och i vissa fall dåliga leveranser. Det blir ett problem då man erhåller en annan kvalitet om man byter bitumenleverantör. Andra menar att man haft varierande kvalitet i varje ny leverans, att det saknas kontinuitet. Den varierande kvaliteten gör att man för varje ny leverans måste skapa ett nytt recept för att hitta rätt egenskaper. Ett flertal representanter diskuterar även att kvaliteten är en annan idag jämfört med hur det har

varit förr. Man upplever att emulsionerna beter sig annorlunda och att brytförloppet tar längre tid idag jämfört med tidigare.

Karl efterfrågar en mätteknik som utvärderar beläggningens "hårdhet" på indränkt makadam. Fallvikt diskuteras som ett alternativ även om denna metod kan vara lite knepig att använda på IM-beläggning. En synpunkt som lyfts är att det är ballastens flisighetsindex som styr detta och att flisighetsindex därför är bra att beakta.

Kenneth E funderar vilka åtgärder som är lämpliga när tankbeläggningar blir bristfälliga, ska de förseglas eller hur ska det hanteras? Ska man avvakta och se om beläggningen självläker och hur länge bör man vänta i så fall? Det konstateras att väderkänsligheten vid läggning av tankbeläggningar är en svår fråga, det är svårt att veta när vädret blir så dåligt att arbetet måste avbrytas. Klart är dock att om uppstådda fel måste avhjälpas så är det entreprenören som måste stå för det påpekar Trafikverket.

Slutligen diskuteras nya aktörer att bjuda in till Tankgruppen om de vill delta. Jan-Erik tar på sig att kontakta Arctic Infra, Nyab, Presis Vägdrift och Swedavia för att informera om, och bjuda in till Tankgruppen.

Vid pennan:

Henrik Bjurström, sekreterare

Justerare:

Kenneth Lind