

# Väg 26, Smålandsstenar-Mullsjö, Delen ISBERGA – GISLAVED SÖDRA, Gislaveds kommun, Jönköpings län

## PM, Geoteknik

VÄGPLAN

Projektnummer: 171798, 184047

Datum: 2023-01-20



Titel PM, Geoteknik	Dokumentdatum 2023-01-20	Rev datum
Projektnummer 168419, 168420	Ärendenummer TRV 2020/92413, TRV 2020/92415	Handlingsnummer 1G140024

#### Objektdata

Vägnummer	26
Projektnamn	Riksväg 26, Isberga – Gislaved södra, mittseparering
Projektnummer	168419, 168420
Ärendenummer	TRV 2020/92413, TRV 2020/92415
Kommun	Gislaveds kommun
Län	Jönköpings län

#### Dokumentdata

Titel	PM, Geoteknik
Dokumentslag	Rapport
Dokument Nr	1G140024
Utgivningsdatum	2023-01-20
Utgivare	Trafikverket
Kontaktperson	Caisa Wolff, Trafikverket
Skapat av	David Jersenius, Tyréns AB
Uppdragsansvarig	Viktor Åkesson, Tyréns AB
Granskad av	Jacob Horndahl, Tyréns AB

Titel PM, Geoteknik	Dokumentsdatum 2023-01-20	Rev datum
Projektnummer 168419, 168420	Ärendenummer TRV 2020/92413, TRV 2020/92415	Handlingsnummer 1G140024

## Innehållsförteckning

1	Objekt .....	4
1.1	Uppdrag, bakgrund och objektsbeskrivning .....	4
1.2	Syfte .....	5
2	Underlag och styrande dokument .....	5
3	Topografisk översikt .....	6
4	Översiktliga jordlagerförhållanden .....	7
5	Översiktliga geohydrologiska förhållanden .....	8
6	Breddning av Rv 26 .....	9
7	Profilsänkning av Rv 26 .....	10
8	Bankhöjd och stabilitet ny väg och sommarcykelväg .....	11
9	Sättningsförhållanden ny väg och sommarcykelväg .....	11
10	Förstärkningsåtgärder ny väg och sommarcykelväg .....	11
10.1	Utskiftning .....	12
10.2	Förlastning med överlast .....	12
10.2.1	Partiell urgrävning med efterföljande förlastning med överlast .....	13
10.3	Förkastade alternativ förstärkningsåtgärder .....	14
11	Faunapassage vid 11/800 .....	14
11.1	Allmänt .....	14
11.2	Topografisk översikt .....	16
11.3	Jordlager .....	17
11.4	Grundvatten .....	17
11.5	Tillfällig förbiledning .....	17
11.6	Grundläggning .....	17
12	Tillfällig omledningsväg km 10/900 - 11/950 .....	18
12.1	Allmänt .....	18
12.2	Topografisk översikt .....	19
12.3	Jordlager .....	19
12.4	Grundvatten .....	19
12.5	Grundläggning .....	19
13	Jordars användbarhet .....	20

Titel PM, Geoteknik	Dokumentsdatum 2023-01-20	Rev datum
Projektnummer 168419, 168420	Ärendenummer TRV 2020/92413, TRV 2020/92415	Handlingsnummer 1G140024

## 1 Objekt

### 1.1 Uppdrag, bakgrund och objektsbeskrivning

#### Uppdrag

Tyréns AB har på uppdrag av Trafikverket utfört en geoteknisk utredning för rubricerat projekt samt upprättat PM Geoteknik (detta dokument) för del av Rv 26, se Figur 1.

Väg 26 sträcker sig mellan Halmstad och Mora. Aktuell sträcka börjar vid Isberga gård, norr om Villstad och sträcker sig till befintlig mittseparering söder om Gislaved.

Resultat från geotekniska fältundersökningar redovisas i Markteknisk undersökningsrapport (MUR).

#### Bakgrund

Hela den aktuella delen av sträckan saknar mittseparering och viltstängsel. Sidoområdet längs sträckan brister med tät vegetation nära vägen vilket bidrar till att sträckan är belastad med fler viltolyckor än genomsnittet. Utöver det finns ett stort antal korsningar och anslutningar som medför trafiksäkerhets- och framkomlighetsbrister. Aktuell sträcka har idag högsta tillåtna hastighet på 80 km/h med få lämpliga omkörningssträckor. Ny hastighet ska bli 100km/h.

#### Objektsbeskrivning

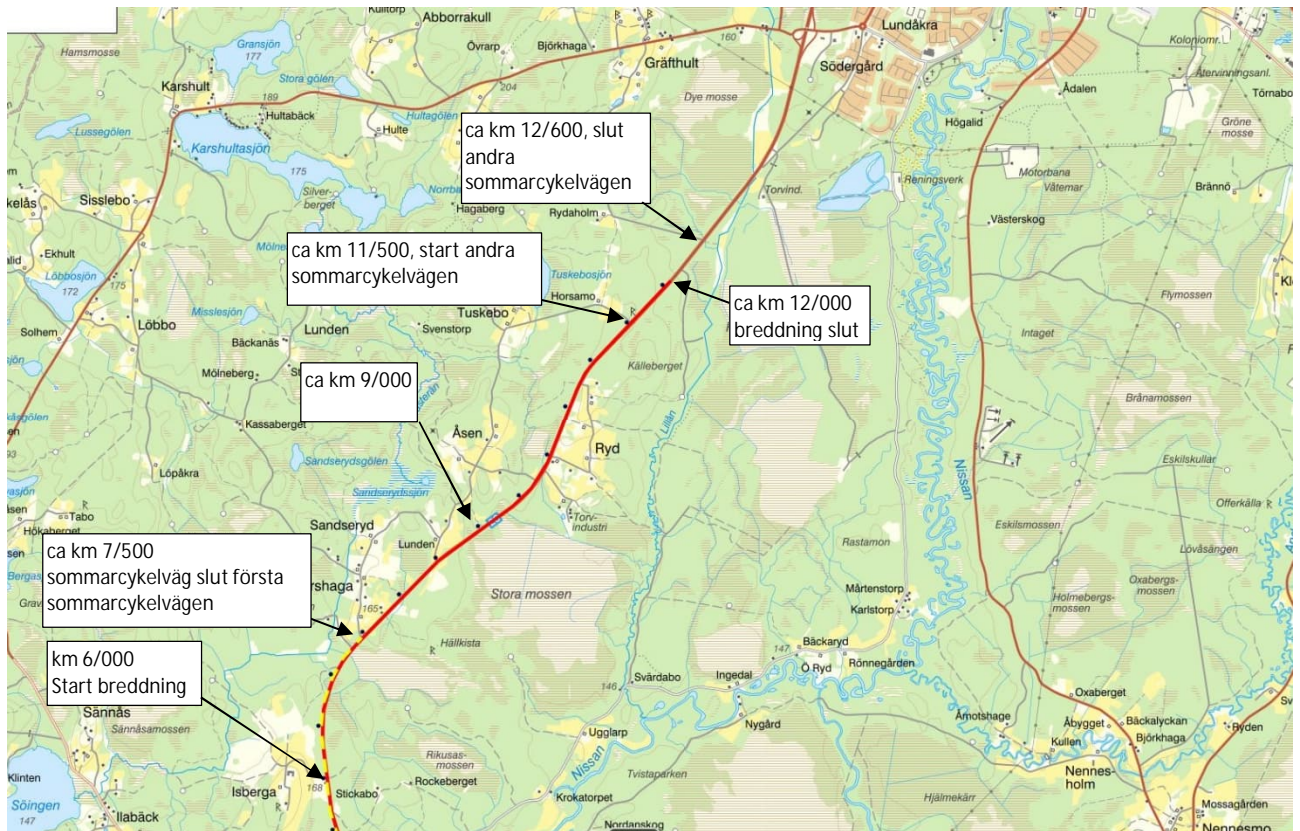
Projektet innefattar:

- Planerad breddning av Rv 26 längs en 6 km lång sträcka för att möjliggöra mittseparering och omkörningssträckor. I de fall då 2+1 sträckor planeras sker breddning med i storleksordning 5 m. I de fall en vägsträcka fortsatt ska vara 1+1 sker breddning med i storleksordningen 2 m för att öka vägstandard. Breddning sker både ensidigt och dubbelsidigt. För mer detaljerad redovisning av vilka sträckor som breddas till 2+1, se planritningar i MUR.
- Planerad grusbelagd sommarcykelväg, från ca 6/200 – 7/460 samt 11/520 – ca 12/600 längs med Rv 26 på väster sida.
- 1 st faunapassage vid km 11/800.

Översiktlig kartbild över projektet framgår nedan.



Titel PM, Geoteknik	Dokumentsdatum 2023-01-20	Rev datum
Projektnummer 168419, 168420	Ärendenummer TRV 2020/92413, TRV 2020/92415	Handlingsnummer 1G140024



Figur 1 Översiktlig kartbild över projektet. Röd linje avser breddning av Rv 26. Svarta prickar markerar var 500 m längs sträckan.

## 1.2 Syfte

Ovan nämnda åtgärder utförs för att förbättra trafiksäkerheten och öka framkomligheten på den aktuella vägsträckan.

## 2 Underlag och styrande dokument

Underlag till PM Geoteknik har utgjorts av:

- Markteknisk undersökningsrapport Geoteknik, Riksväg 26, Smålandsstenar – Gislaved södra, Mittseparering, framtagen av Tyréns Sverige AB med samma uppdragsnummer som denna rapport, daterad 2022-12-15. I en markteknisk undersökningsrapport (MUR) finns utförda geotekniska fält- och laboratorieundersökningar sammanställda.
- Projekterad vägsträcka inkl. sommarcykelväg
- Projekterad faunapassage

Titel PM, Geoteknik	Dokumentdatum 2023-01-20	Rev datum
Projektnummer 168419, 168420	Ärendenummer TRV 2020/92413, TRV 2020/92415	Handlingsnummer 1G140024

Styrande dokument för PM, Geoteknik har utgjorts av:

- TK Geo 13, ver 2.0
- Anläggnings AMA 20
- Eurokod 7, 1997
- TD Grunder, IEG Rapport 2:2008, rev 3
- TD Slänter och bankar, IEG Rapport 6:2008, rev 1
- SGI Information 6, Torv – Geotekniska egenskaper och byggmetoder

### 3 Topografisk översikt

Översiktligt följer aktuell sträcka Nissan i nord-sydlig riktning och är belägen på gränsen till stora lågpartier i öst med stora mossar och våtmarker. Väster om sträckningen är terrängen högre belägen med ett antal mindre sjöar och fläckvisa partier med berg i dagen. Området är främst beklätt med bland- och barrskog.

Mellan sektion km 6/200 – 7/200 går vägsträckningen flackt nedåt till kring +155 m för att sedan gå över ett större höjdparti med höjder upp till +170 m fram till km 8/500. Efter höjdpartiet är terrängen flack med en större mosse på öster sida och marknivåer varierar kring +160 – +165 m fram till km 9/800.

Mellan km 9/800 – 11/500 korsar vägsträckningen en ås fram till högsta partiet på sträckan kring +185 m. Efter åsen fram till km 12/000 planar markytan ut mot +165 m vid en större mosse vidare mot Gislaved.

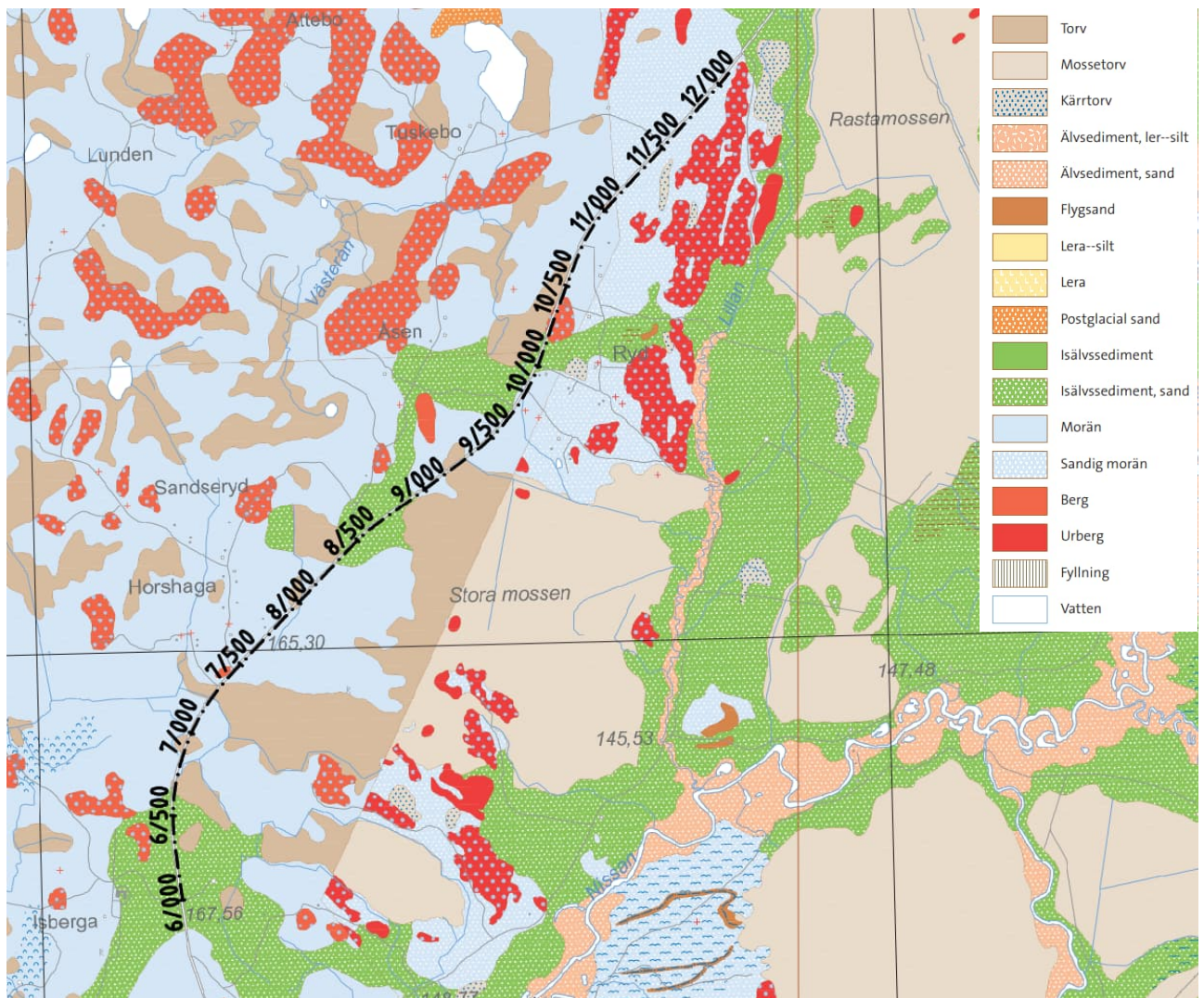


Titel PM, Geoteknik	Dokumentsdatum 2023-01-20	Rev datum
Projektnummer 168419, 168420	Ärendenummer TRV 2020/92413, TRV 2020/92415	Handlingsnummer 1G140024

## 4 Översiktliga jordlagerförhållanden

För mer detaljerad information om jordlagerförhållandena se respektive delsträcka i kap. nedan.

Sträckan längs planerad breddning består enligt SGU:s jordartskarta i huvudsak av isälvsediment av sand, morän och torv.



Figur 2 Utsnitt ur SGU översiktlig jordartskarta med längdmätning.

Utförda geotekniska undersökningar längs planerad vägsträckning visar huvudsakligen:

- 6/200 – 7/460, 4 torvområden upp till ca 2 m och siltpartier. Även sand och morän har påträffats.
- 7/460 – 8/500, sandmorän, silt, sand, torv vid 7/940 upp till 2m
- 8/500 – 10/300, ej undersökt mer än enstaka punkter. Bedöms ev. finnas 2 torvområden, resterande sand, silt och sandmorän.
- 10/300 – 11/380, torv silt sand, sandmorän

Titel PM, Geoteknik	Dokumentdatum 2023-01-20	Rev datum
Projektnummer 168419, 168420	Ärendenummer TRV 2020/92413, TRV 2020/92415	Handlingsnummer 1G140024

- 11/380 – 12/000, sträckan är ej undersökt. Bedöms vara lik föregående sträcka.

## 5 Översiktliga geohydrologiska förhållanden

För mer detaljerad information om jordlagerförhållandena se respektive delsträcka i kap. 6 nedan. Information som är generell och/eller gemensam för delsträckorna redovisas inte endast i de uppdelade delsträckorna i kap. 6 nedan, utan även i kapitel 7-10 samt 13. Faunapassage samt tillfällig omledningsväg redovisas i kap. 11-12.

Utförda grundvattenobservationer visar i stora delar av området på ytliga grundvattennivåer där medelgrundvattennivån över året uppgår till bara några decimeter under markyta. Detta stämmer väl överens med de topografiska och geologiska förutsättningarna med mycket torvmarker och många lokala vattendrag.

För mer info se PM Hydrogeologi för rubricerat objekt.



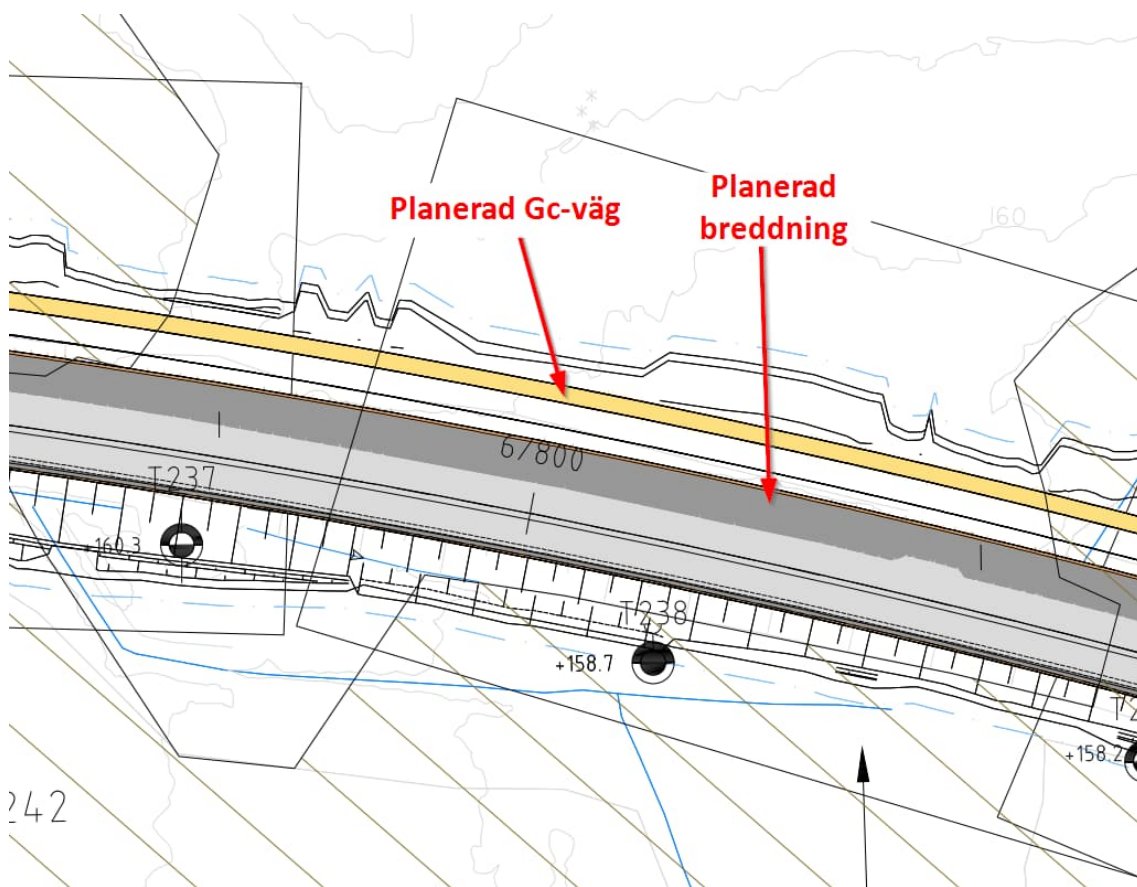
Titel PM, Geoteknik	Dokumentdatum 2023-01-20	Rev datum
Projektnummer 168419, 168420	Ärendenummer TRV 2020/92413, TRV 2020/92415	Handlingsnummer 1G140024

## 6 Breddning av Rv 26

En detaljerad redovisning av hur Rv 26 ska breddas inkl. planerad sommarcykelväg finns på planritningar i Markteknisk undersökningsrapport (MUR).

Information som är generell och/eller gemensam för delsträckorna redovisas inte endast nedan i detta kapitel utan även i kapitel 7-10 samt 13.

Faunapassage samt tillfällig omlodningsväg redovisas i kap. 11-12.



Figur 3 Utdrag ur planritning från Markteknisk undersökningsrapport (MUR) som redovisar planerad sommarcykelväg och planerad breddning av Rv 26.

En sammanfattning framgår även nedan.

### Delsträcka km 6/000 -6/200

Dubbelsidig breddning av befintlig väg i storleksordningen ca 1 m breddning på var sida. På västra sidan av Rv 26 ska sommarcykelväg anläggas. Breddningen och sommarcykelvägen kommer att gå på bank.

### Delsträcka km 6/200 - 7/300

Breddning av befintlig väg till 2+1 där vägen främst breddas ca 4,5 m på väster sida. Den östra sidan kommer att breddas upp till 1 m.

Titel PM, Geoteknik	Dokumentdatum 2023-01-20	Rev datum
Projektnummer 168419, 168420	Ärendenummer TRV 2020/92413, TRV 2020/92415	Handlingsnummer 1G140024

Mellan ca 6/200 – 7/460 ska ny sommarcykelväg anläggas på Rv 26 västra sida. Sträckan 6/970 – 7/185 för Rv 26 profilsänks med som mest 0,9 m.

Ny sommarcykelväg kommer att gå i skärning vid ca 6/460 – 6/480, med maximalt schaktdjup ca 1,8 m. Med undantag för några mindre skärningar främst för diken kommer breddning av Rv 26 läggas på bank eller i befintlig marknivå.

#### **Delsträcka km 7/300 - 8/700**

Befintlig väg breddas ca 3 m på östra sidan och har fortsatt 1+1 körfält. Vägen planeras även profilsänkas sträckan 8/090 – 8/270 med som mest 0,65 m.

Sträckan 8/300 – 8/700 är breddningen som störst, ca 4-8 m, för att göra plats för nya busshållplatser samt vänstersvängfält.

#### **Delsträcka km 8/700 - 9/400**

Befintlig väg breddas på båda sidor om totalt ca 3 m och kommer fortsatt vara 1+1 körfält.

#### **Delsträcka km 9/400 - 10/930**

Befintlig väg breddas mellan ca 2 till 6 m på västra sidan och har fortsatt 1+1 körfält förutom sträckan 10/300 – 10/930 där den blir 2+1.

#### **Delsträcka km 10/930 - 11/350**

Befintlig väg breddas upp till ca 4 – 4,5 m på östra sidan för att bli 2+1 körfält. Även en tillfällig omledningsväg under byggtiden ska byggas mellan 10/850 – 11/980 belägen ca 40 m (mätt vägmitt till vägmitt) öster om Rv 26.

#### **Delsträcka km 11/350 - 12/100**

Befintlig väg breddas på båda sidor om maximalt 2-+2,5 m. Breddningen sker på båda sidor om vägen.

Från 11/520 och längs resterande sträcka anläggs sommarcykelväg väster om Rv 26 och den planerade breddningen.

Faunapassage och tillfällig omledningsväg under byggtiden finns även på denna sträcka. Se kap. nedan.

#### **Delsträcka km 12/100 – 12/580**

Befintlig väg ska inte breddas. På väster sida om befintlig väg ska sommarcykelväg anläggas. sommarcykelvägen kommer att gå på upp till 1 m bank. I sektion 12/500 kommer dock banken att vara upp till 2,3 m.

## **7 Profilsänkning av Rv 26**

Profilsänkning av Rv 26 kommer att ske emellan:

6/200 – 7/460

Titel PM, Geoteknik	Dokumentsdatum 2023-01-20	Rev datum
Projektnummer 168419, 168420	Ärendenummer TRV 2020/92413, TRV 2020/92415	Handlingsnummer 1G140024

6/970 – 7185

8/090-8/270

Profilsänkning sker till ett maximalt djup av 0,9 m mätt från dagens vägyta.

Inga förstärkningsåtgärder bedöms behövas.

## 8 Bankhöjd och stabilitet ny väg och sommarcykelväg

Förekommande torvområden är naturliga lågpunkter i terrängen. Planerade vägbankar för breddning av Rv 26 och planerad sommarcykelväg kommer att få som högst bankar över torvområdena. Maximal höjd blir ca 4-5 m över nuvarande marknivå.

Släntlutning för ny väg och sommarcykelväg kommer att ha en släntlutning på 1:2 eller flackare.

Ny väggropp kommer att byggas upp med antingen sprängsten eller jord av materialtyp 2 eller 3B (främst sand eller morän).

Om förstärkningsåtgärder utförs i torvområden, se nedan, bedöms stabilitet för ny väg bli fullgod.

## 9 Sättningsförhållanden ny väg och sommarcykelväg

Med undantag för förekommande torv som ska förstärkas, se nedan, är marken ur sättningsynpunkt gynnsam. De sättningar som utbildas vid uppfyllning av bankar sker till stor del momentant, och påverkar således inte den färdiga vägen.

## 10 Förstärkningsåtgärder ny väg och sommarcykelväg

Längs med stora delar av sträckan har torv påträffats. Detta gäller såväl utanför befintlig väg där breddning ska ske samt i läge för planerad sommarcykelväg. Även under befintlig väg har torv påträffats.



Titel PM, Geoteknik	Dokumentsdatum 2023-01-20	Rev datum
Projektnummer 168419, 168420	Ärendenummer TRV 2020/92413, TRV 2020/92415	Handlingsnummer 1G140024

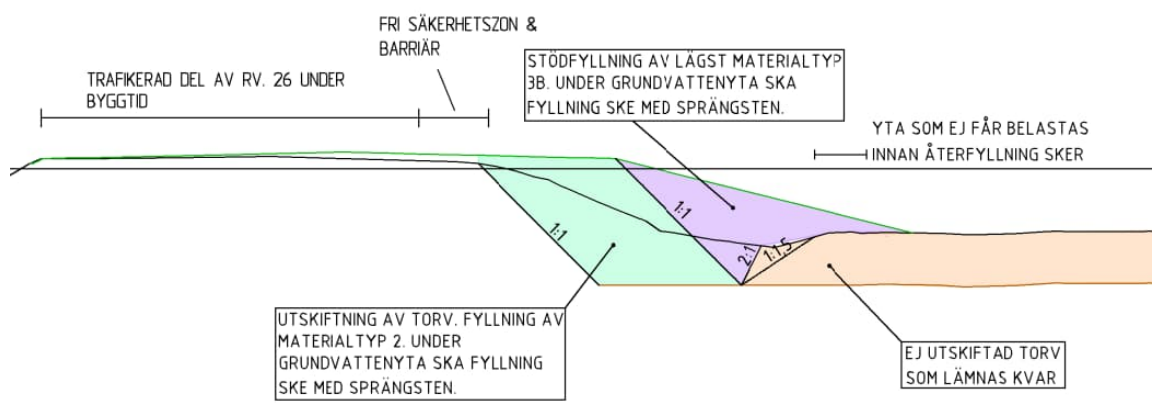
Det behov av geotekniska förstärkningsåtgärder som föreligger inom sträckan är främst inom påträffade torvområden. Ingen förstärkning görs för den torv som är belägen under befintlig väg men sättningar kan uppstå i kanten på befintlig väg, i samband med att vägen breddas. Dessa sättningar kommer att behöva åtgärdas innan ny vägdel tas i drift.

Tre olika typer av förstärkningsåtgärder bedöms vara aktuella i projektet, se nedan.

### 10.1 Utskiftning

Med utskiftning avses att all förekommande torv schaktas ut och ersätts med sprängsten som packas och tätas. Hur djup torvmäktighet som utskiftning kan tillämpas på varierar men bedöms kunna ske till åtminstone 2 m djup.

Befintlig väg har genom fältundersökningar påvisats huvudsakligen vara grundlagd på torv där denna jordart förekommer. Alltså är torv under Rv. 26 ej bortgrävd.



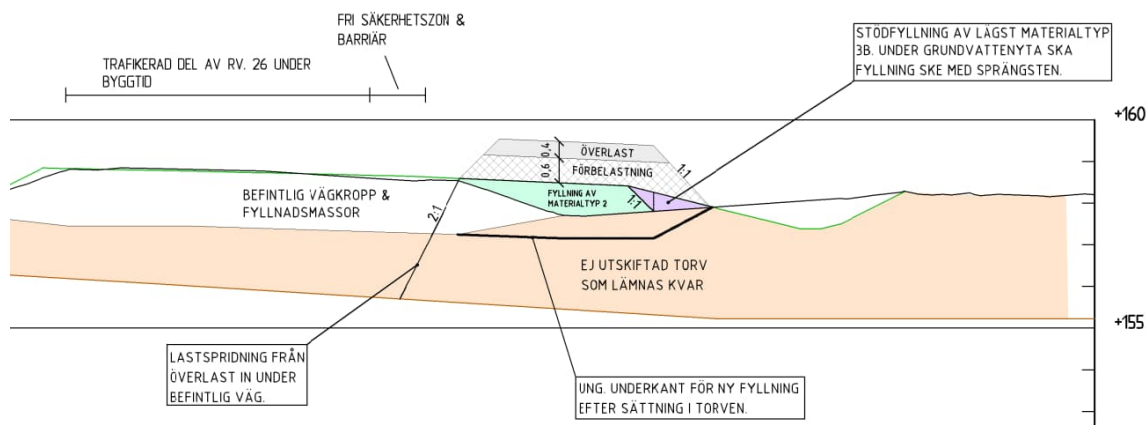
Figur 4 Typsektion för utskiftning av torv

### 10.2 Förbelastning med överlast

Metoden innebär att torven utsätts för en belastning som överstiger den som torven utsätts för när vägen är färdigställd. Syftet är att ta ut sättningarna i förväg innan vägen färdigställs. Detta görs genom att fyllning med mineraljord (sand, grus, sprängsten) påförs ovanpå torven, vilket gör att torven sjunker ihop (sätter sig). Fyllningen tas sedan bort efter ca 6-12 månader. Metoden föreslås användas inom de områden där torvmäktigheten är för djup för att skiftas ut.

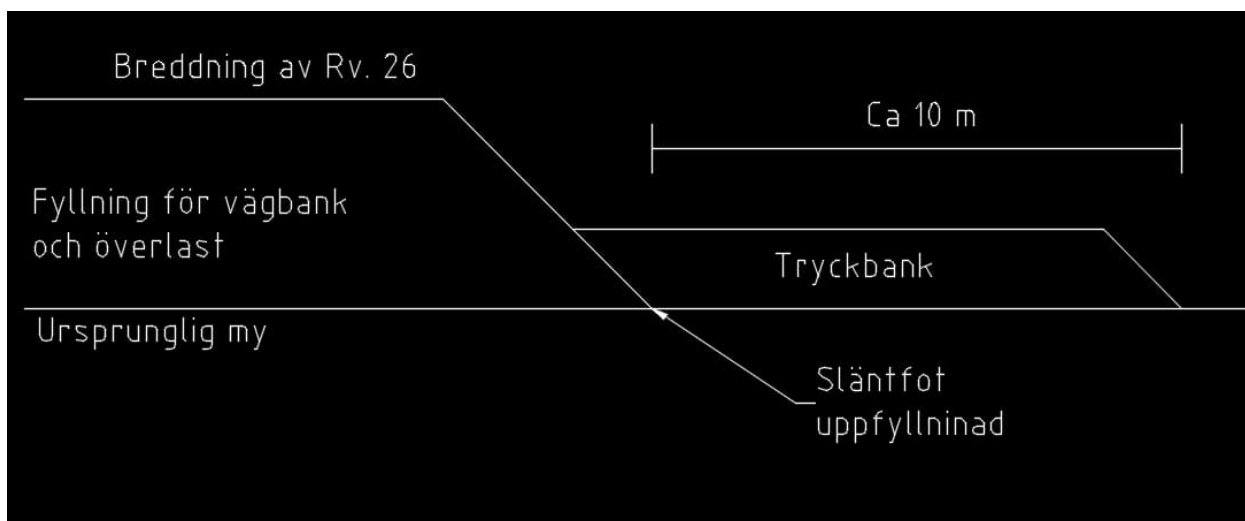
Denna metod används främst där torvdjupet överstiger 2,0 m.

Titel PM, Geoteknik	Dokumentsdatum 2023-01-20	Rev datum
Projektnummer 168419, 168420	Ärendenummer TRV 2020/92413, TRV 2020/92415	Handlingsnummer 1G140024



Figur 5 Typsektion för förbelastning med överlast

Ev. kan tryckbank behöva användas vid denna typ av förstärkning. Tryckbank innebär att jordmassor läggs ut som stöd bredvid förbelastningen.



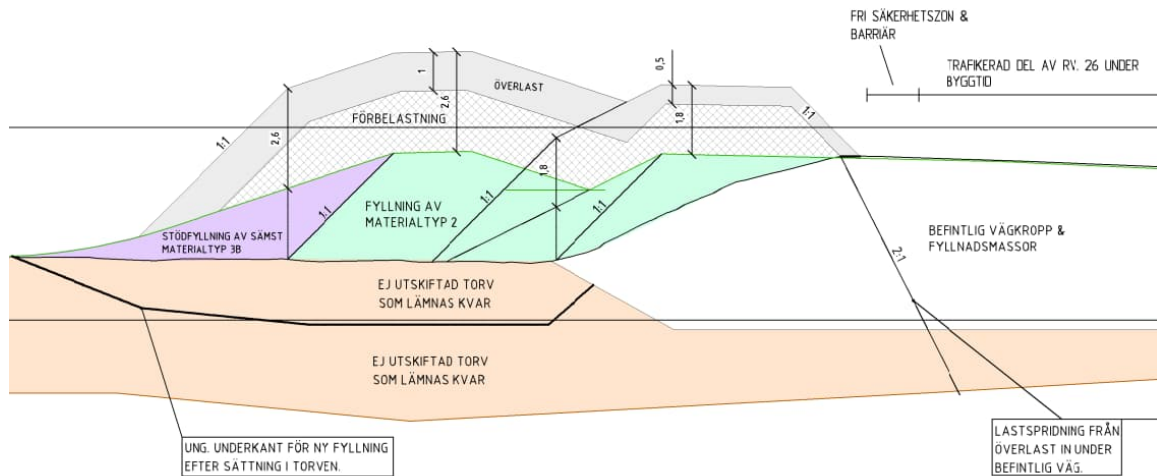
Figur 6. Utbredning tryckbank

### 10.2.1 Partiell urgrävning med efterföljande förbelastning med överlast.

Metoden är en kombination av ovanstående två metoder. Metoden tillämpas främst där torvmäktigheten är hög och stabilitet för färdig väg ej kan säkerställas vid en fullständig urgrävning av torven. Metoden går ut på att gräva ur i storleksordningen 1-2 m av torven för att sedan fylla med sprängsten. Därefter utförs förbelastning med överlast enl. beskrivning ovan. Detta höjer stabiliteten då torvmäktigheten blir mindre samt att ökad skjuvhållfasthet i torven uppnås på grund av ökad komprimering. Metoden har fördelar avseende bland annat trafik under byggtiden.

Tryckbank kan behövas vid denna metoden. Se ovan.

Titel PM, Geoteknik	Dokumentsdatum 2023-01-20	Rev datum
Projektnummer 168419, 168420	Ärendenummer TRV 2020/92413, TRV 2020/92415	Handlingsnummer 1G140024



Figur 7. Typsektion för partiell urgrävning med efterföljande förbelastning med överlast

### 10.3 Förkastade alternativ förstärkningsåtgärder

Fullständig utskiftning torv vid större torvdjup. Bedöms kunna ge risk för stabilitetsproblem mot befintlig väg. Skapar en olikhet i undergrund mellan befintlig och breddad väg. Ger upphov till stora mängder fall B massor (överskottsmassor som inte kan användas i projektet och som måste bortforslas) med negativ miljöpåverkan.

Fyllning genom nedpressning. Överlag bra metod. Tar mindre tid än förbelastning med överlast. Finns dock begränsat med erfarenhet, skapar stora vibrationer under befintlig väg. Kräver förbelastning.

KC-pelarförstärkning. Bedöms vara mindre kostnadseffektivt samt skapar en olikhet i undergrund mellan befintlig och breddad väg.

Masstabilisering torv. Bedöms vara dyrt samt skapar en olikhet i undergrund mellan befintlig och breddad väg.

## 11 Faunapassage vid 11/800

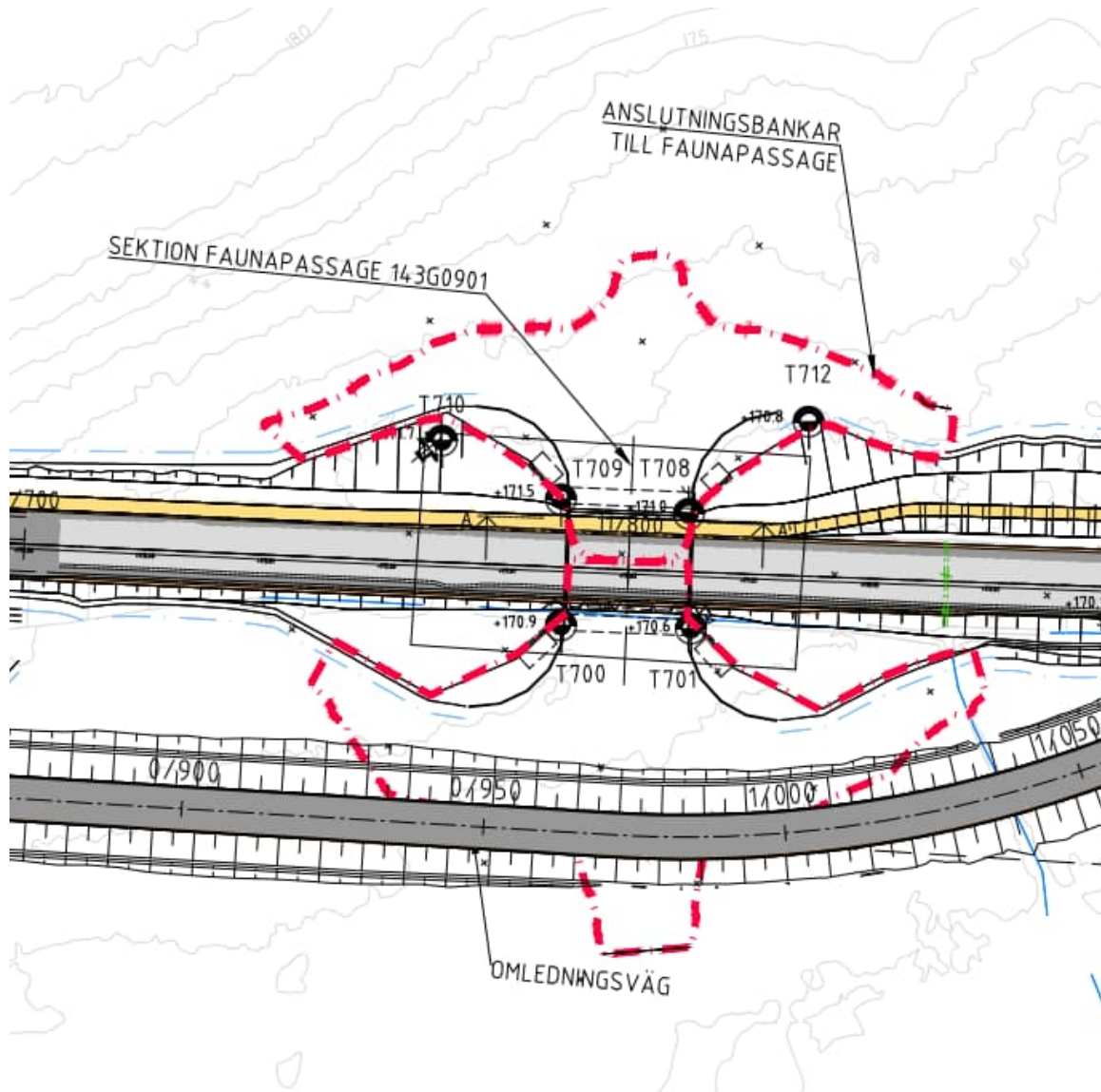
### 11.1 Allmänt

I sektion 11/800 ska en ny faunapassage anläggas för att möjliggöra passage för vilt över rv 26.

Faunapassagen har tillfartsbanker om ca 35x110 m på vardera sida. Markyta bakom planerade landfästen kommer höjas ca 6 - 6,5 m ovan dagens markyta, då faunapassagen ska gå över Rv 26 och sommarcykelväg.

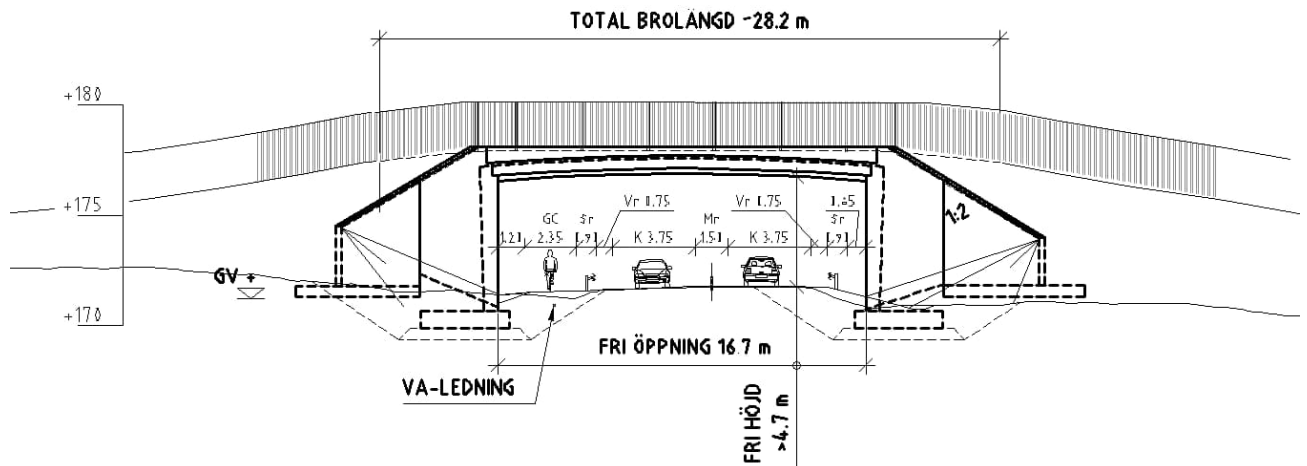


Titel PM, Geoteknik	Dokumentsdatum 2023-01-20	Rev datum
Projektnummer 168419, 168420	Ärendenummer TRV 2020/92413, TRV 2020/92415	Handlingsnummer 1G140024



Figur 8. Planläge för faunapassage och tillfartsbankar.

Titel PM, Geoteknik	Dokumentdatum 2023-01-20	Rev datum
Projektnummer 168419, 168420	Ärendenummer TRV 2020/92413, TRV 2020/92415	Handlingsnummer 1G140024



Figur 9. Utsnitt ur ritning broritning 143K2001

## 11.2 Topografiskt översikt

Marknivåer vid blivande faunapassage är idag ca +171 m

Vid västra tillfartsbanken sluttar marken uppåt till ca +173 inom bankens utbredning.  
Vid östra tillfartsbanken sluttar marken svagt nedåt till ca +169 inom bankens utbredning.

Titel PM, Geoteknik	Dokumentsdatum 2023-01-20	Rev datum
Projektnummer 168419, 168420	Ärendenummer TRV 2020/92413, TRV 2020/92415	Handlingsnummer 1G140024

### 11.3 Jordlager

Enligt SGU jordartskarta består marken av sandig morän.



Figur 10. Utsnitt ur SGU översiktlig jordartskarta med längdmätning.

Utförda undersökningar visar att de geotekniska förhållandena vid faunapassagen är goda med förekomst av sand, silt och sandmorän. Mindre mängder torv har påträffats under planerade tillfartsbankar, vilken preliminärt ej bedöms behöva förstärkas.

### 11.4 Grundvatten

Två grundvattenrör har installerats vid faunapassagen. Grundvattennivåerna har varierat mellan +170,3 och +170,7, motsvarande 0,2 till 0,7 m under markytan.

### 11.5 Tillfällig förbiledning

Rv 26 ska stängas av när faunapassagen byggs. Under byggtiden leds trafiken förbi på en tillfällig förbiledning 10/850 – 11/980, öster om Rv26 nuvarande sträckning. Se nedan.

### 11.6 Grundläggning

Urgrävning av befintlig jord ned till ca 1,5 m u my kommer att utföras för faunapassaens landfästen. Därefter kommer plattgrundläggning att ske utan påning eller andra betydande förstärkningsåtgärder. Med undantag för ev. begränsad utskiftning av torv kommer inga förstärkningsåtgärder utföras för tillfartsbankar.

Inga sättnings eller stabilitetsproblem bedöms uppkomma för planerad faunapassage med dess tillfartsbankar.



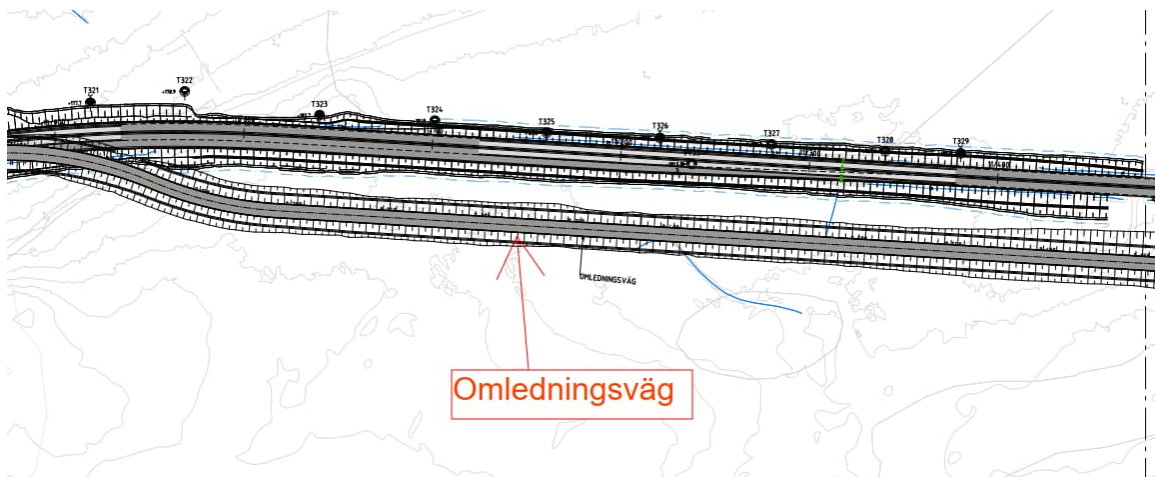
Titel PM, Geoteknik	Dokumentdatum 2023-01-20	Rev datum
Projektnummer 168419, 168420	Ärendenummer TRV 2020/92413, TRV 2020/92415	Handlingsnummer 1G140024

## 12 Tillfällig omledningsväg km 10/900 - 11/950

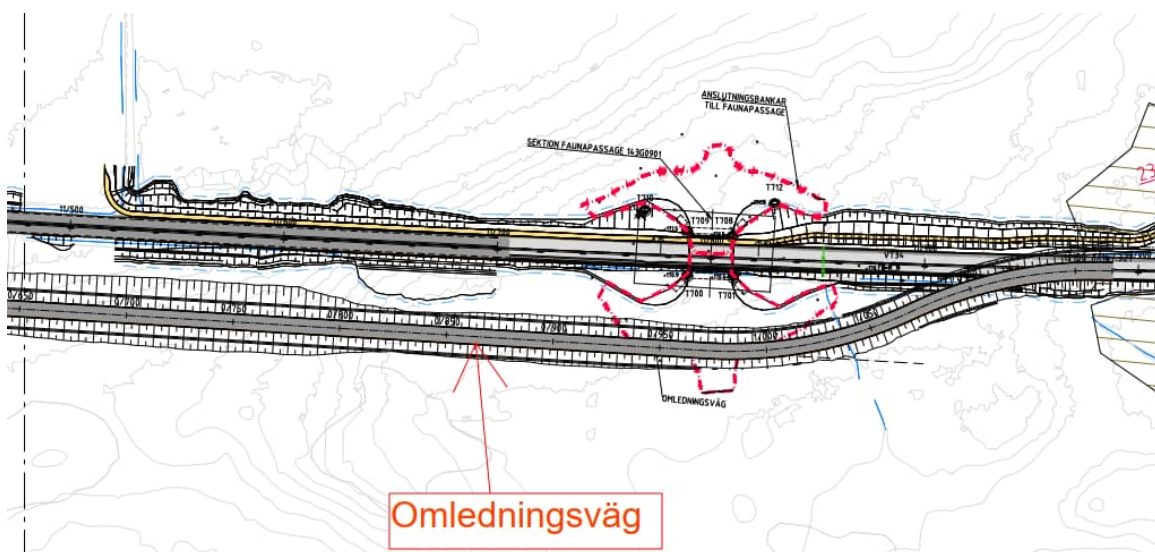
### 12.1 Allmänt

Mellan ca 10/830 – 11/990 ska en tillfällig omledningsväg under byggtiden om ca 1 km anläggas för att möjliggöra byggnation av faunapassage.

Den tillfälliga omledningsvägen är belägen ca 40 m (mätt vägmitt till vägmitt) öster om Rv 26.



Figur 11. Planläge för tillfällig omledningsväg under byggtiden



Figur 12. Planläge för tillfällig omledningsväg under byggtiden

Titel PM, Geoteknik	Dokumentsdatum 2023-01-20	Rev datum
Projektnummer 168419, 168420	Ärendenummer TRV 2020/92413, TRV 2020/92415	Handlingsnummer 1G140024

## 12.2 Topografisk översikt

I början av sträckan är nivån för planerad väg ca +179 och i slutet ca +163. Däremellan finns två toppar med nivåer ca +183 samt +181.

## 12.3 Jordlager

Aktuell sträcka är i princip inte undersökt via geotekniska fältundersökningar. Enl. SGU:s jordartskarta består marken av morän och sandig morän.



Figur 13. Utsnitt ur SGU översiktlig jordartskarta med längdmätning.

De undersökningar som är utförda för Rv 26 ca 40 m väster om den tillfälliga omledningsvägen redovisar sand, silt och sandmorän, vilket är gynnsamma förhållanden.

Geotekniska förhållande ska tills vidare förutsättas vara lika som de som gjorts väster om omledningsvägen.

## 12.4 Grundvatten

Grundvattnet bedöms preliminärt vara beläget 0,2 – 2,2 m under markytan.

## 12.5 Grundläggning

Inga förstärkningsåtgärder bedöms behöva utföras för den tillfälliga omledningsvägen. Inga stabilitets eller sättningsproblem väntas för omledningsvägen.

Titel PM, Geoteknik	Dokumentsdatum 2023-01-20	Rev datum
Projektnummer 168419, 168420	Ärendenummer TRV 2020/92413, TRV 2020/92415	Handlingsnummer 1G140024

### 13 Jordars användbarhet

I de fall vägen går i skärning (lägre än närmaste omgivning) ska jorden användas som fyllnadsmaterial till de sträckor där vägen ska anläggas på bank (högre än närmaste omgivning). För att detta ska gå att utföra får de aktuella massorna ej innehålla för mycket finkornig jord (silt och lera) eller organisk jord (mulljord och torv). För att jorden ska vara gynnsam att använda som ny fyllning bör den klassificeras som Materialtyp 2 eller 3B enl. Anläggnings AMA 17.

Generellt består ny väg av få och inte så omfattande skärningspartier. I förekommande torvområden kommer dock betydande urgrävning av behöva göras. Urgrävning av torv är planerat att utföras till ett maximalt djup om 2 m och torvområden kan vara ett par 10-tals meter till ett par hundra meter långa. Urgrävning/utskiftning av torv beskrivs mer i detalj nedan. Projektet kommer således att generera stora överskott av torv som kan komma att användas i området i slänter och dylikt, men inte under ny väg.