

Uppe på berget jobbar bergsprängarna Mathias Norman, gulklädd, och Anthon Hagström Brühl med att förbereda nästa sprängning och de har hjälp av Tony Linell i en Hitachi 300 med att lägga ut sprängmattor.



Maskin & Mekan har två Cat-vältar i projektet, en CS76B och en CS 78B. Daniel Liljekvist kör den ena och Bajram Ismajli (t.h.) kör den andra.

Emil är inne i den nedsprängda vägsträckan för att hämta massor med en Volvo A25G som lastas av Gustav med en Volvo L260.



Även Maskin & Mekans traktorekipage används för att flytta massorna. Här lastar Martin Falkbrink med en Volvo L180h. Traktorn är en Valtra Q305 med treaxlat Stronga släp.



Utmanande berg i backiga Backaryd

Backaryd i Blekinge ligger några mil norr om Ronneby och väg 27 går rakt igenom samhället. Kommer man söderifrån möts man strax öster om samhället av en tolv meter hög bergvägg som håller på att förvandlas till nya väg 27 som kommer att ledas öster om Backaryd. En väg som byggs med omtanke om allt från trafikanter till älgar och skalbaggar.

Av Stefan Nilsson (text och foto)



Martin Sjöberg driver Maskin & Mekan i Växjö AB och han har tio-tolv personer igång i projektet.

Väg 27 har alltid skurit rakt igenom Backaryd på gott och ont, men nu är det snart slut med det. De som kör väg 27 genom byn, som verkligen gör skäl för namnet Backaryd, kommer snart att erbjudas en unik upplevelse när trafiken leds genom berget och trafikanterna omfamnas av tolv meter

höga bergväggar på båda sidor vägen.

– Ja, det är ett utmanande landskap att bygga väg i berättar Martin Sjöberg som är en av underentreprenörerna med sitt företag Maskin & Mekan i Växjö AB.

– Vi har en ordentligt backig terräng att röra oss i och trots att det inte är en lång väg vi bygger

har vi både berg, mossar och öppet vatten med ett djup på upp till tio meter att hantera.

Obanad terräng

– Första sträckan söderifrån är en fyra kilometer väg som byggs i helt obanad terräng, berättar Magnus Graad som är Trafikverkets projektledare för vägbygget förbi Backaryd.

– Här kan vi bygga utan att störa eller störas av trafiken. Å andra sidan så är den ojämna terrängen en utmaning samtidigt som den är en tillgång. Det optimala är naturligtvis en balans så att massorna vi får ut i en del av projektet motsvarar det vi behöver i en annan del, fortsätter han.

– Här får vi faktiskt ett överskott av material när vi är klara trots att vi haft stora dalgångar och torvutgrävningar att fylla upp och då handlar det om att på ett så ekonomiskt och miljövänligt sätt hantera detta, vilket underentreprenören här gör på ett imponerande sätt, säger Magnus.

Gles 2+1-väg

Han berättar att vägen byggs som en så kallad gles 2+1-väg, vilket betyder att de tvåfiliga sträckorna på båda sidorna mitträcket inte avlöser varandra direkt. Det blir sträckor där båda färdriktningarna har enfilig väg.

– När det gäller samspelet med övrig trafik blir det tuffare i den norra änden där vi bygger →

Oskar Svensson är på väg ut med Maskin & Mekans Scania R530, en tridembil av 2023 års modell. I bakgrunden jobbar bergbolagets grävmaskinister med att ta hand om berget som sprängts loss.





När ett surhål ska fyllas är det bra att ha tillgång till en rejäl bandgrävare som den Volvo EC550EL som Martin Eliasson kör. Dumpern är en Volvo A30G som körs av Tobias Persson.



Andreas Wennman kör Maskin & Mekans Volvo EC350EL från 2021 och på stora bilden lastar han Tobias Perssons Volvo A30g med massor som sprängts från berget.



Emil Sandholm har backat upp på högen med massor som körts ut och sorterats för att användas i en annan del av projektet. Han kör en Volvo A25G från 2022.



” Hela projektet ska vara klart 30/6 2025 och då ingår även en ombyggnad av trafikplats Ronneby väst där väg 27 möter E22. ”

→ tre km väg på den sträckning som vägen har idag och vi har inte mycket utrymme för att leda om trafiken, fortsätter Magnus. Där kommer vi att bygga i 500 meter långa etapper för att minska störningarna för den övriga och samtidigt ha så bra skydd som möjligt för de som bygger vägen.

Bakgrunden till bygget

Hela projektet ska vara klart 30/6 2025 och då ingår även en ombyggnad av trafikplats Ronneby väst där väg 27 möter E22. Sträckan Backaryd-Hallabro är en del i en satsning på väg 27 i Blekinge, där vägens standard etappvis lyfts från Ronneby i söder och upp till länsgränsen i norr.

Peab är totalentreprenör för projektet och kontraktet skrevs 21/12 2022.

Bakgrunden är att den nuvarande trafiken genom Backa-

ryd innebär ett problem för de som bor på orten där vägen passerar en industri med lokaler på båda sidor om vägen, Nordic Vehicle som bland annat tillverkar ambulanser.

Där finns också en skola med hastigheten sänkt till 30 km/t. Den låga hastigheten på sträckan ger fördröjningar för genomfartstrafiken som också är ett trafiksäkerhetsproblem i samhället.

Vägen har i övrigt en dålig standard med både skarpa kurvor och flera backkrön som försvårar omkörningar, vilket ger en lägre trafiksäkerhet och sämre framkomlighet på sträckan.

Arbetet med att bygga vägen tog fart när de första entreprenadmaskinerna rullade in tredje april i år och med dem kom både skogshuggare och bergsprängare. Sedan dess har mellan 50 och 60 personer dagligen varit sysselsatta med bygget. →

 **OPUS** | Bilprovning

Opus kundgaranti
gör din besiktning
enkel, trygg och trevlig



Läs mer om vår kundgaranti på opus.se



UPPLEV TERRI 3!

Det finns ett smidigt sätt att ta reda på hur bra en Terri 3 är – upplev den!

Då kommer du att märka flexibiliteten i terrängen, hur den höga markfrigången underlättar körningen och hur bekväm hytten är.

För att inte tala om kraften som elsystemet på 24 volt genererar och hur Terri AWS säkerställer optimal dragförmåga – oavsett underlag.

Blir du nyfiken? Kontakta någon av våra säljare och boka en provkörning. Besök oss på någon av de kommande mässorna eller demodagarna så berättar vi mer.

Och vill du se maskinerna i arbete redan nu skannar du QR-koden här bredvid.



Terri.se
Följ oss!



TERRI
FOR ALL TERRAIN

→ Den största insatsen så här långt har gått ut på att ta sig igenom berget och ta hand om massorna som krossas på plats och transporteras inom området med dumpers, traktor-ekipage och lastbilar. Traktor-ekipagen och lastbilarna används när transporterna görs på allmänna vägar medan dump-rarna transporterar massor inom området.

– Totalt är det 900.000 ton berg som ska hanteras och 300.000 ton jordmassor. Dessutom har det blivit lite timmer att hantera när skogshuggarna banat väg genom fyra kilometer med olika tät skog, berättar Markus Normann, som är Peabs projektchef.

Tolv meter hög bergvägg

Inte konstigt att resenärerna mött den tolv meter höga bergväggen som sakta flyttats norrut mot Hallabro. Uppe på berget har bergsprängarna jobbat och efter dem har grävmaskinerna gått in och spräckt de största stenblocken samt lastat dump-rar, traktorekipage och lastbilar.

– Vi har flyttat massor hela tiden och kan fylla ut med eget material där det behövs, förklarar Markus. Det minskar transporterna på väg, vilket är bra både vad det gäller miljön, vägslitaget och påverkan på övrig trafik. Miljötänket är viktigt i ett sådant här projekt och vi bygger för att värna både djur och människor.

– Totalt bygger vi fyra broar längs sträckan. Broar som också fungerar som faunapassager. En femte bro byggs vid trafikplats Ronneby väst. Vi hjälper också Smålands landskapsdjur uttern med en uttertunnel vid ett vattendrag, säger Markus.

Värna djurlivet

Han ler lite och berättar att man ler lite och berättar att man till och med värnar skalbaggar som får fyra-fem egna mulmholkar tillverkade av timmer som fällts längs vägen.

– Det har till och med blivit ett överskott av vissa massor som kan användas vid andra byggen som ombyggnaden av trafikplats Ronneby väst, fortsätter Markus. Berget vi hanterat har väldigt olika kvalitet.

– I söder har vi mycket massivt berg som vi kunnat



Daniel Liljekvist kör Maskin & Mekans Ljungby L15. Nedan ser vi förarmiljön med Leica maskinstyrning.



Maskin & Mekan har valt att utrusta sin Ljungby L15 med trepunktslyft för exempelvis en isrivare monterad bak.



Berg i ena änden och sankmark i den andra. Per Ek kör Maskin & Mekans Cat D6 XE när han skjuter ner fyllet i surhållet.



Per Ek i bandtraktorn som är en Cat D6 XE.

” Det fina med det här bygget är att det är ett fantastiskt samverkansprojekt med många underentreprenörer. ”

använda till fyll, förstärkningslager och slitlager, medan det i norra änden har varit mer poröst berg som använts där det är lite lägre krav.

– För vår del är det här ett bra projekt, berättar Martin Sjöberg. Vi har kunnat gå ner här med befintlig maskinpark och jobba med gräv- och transportarbeten. Lite av vår kärnverksamhet skulle man kunna säga. Jag har tio till tolv

personer igång här nere under projektet.

Ett samverkansprojekt

– Det fina med det här bygget är att det är ett fantastiskt samverkansprojekt med många underentreprenörer, fyller Markus Normann i, han är Peabs projektchef. Vi har många underentreprenörer från olika håll inne i det här projektet. Här finns folk från Norge,

Värmland, Öland, Skåne och naturligtvis både Småland och Blekinge. Den som har längst hem har 91 mil och den som bor närmast har bara tre kilometer.

När vi firat midsommar 2025 lägger sig med andra ord lugnet över Backaryd och vägbyggarna kan dras sig tillbaka från trakten som får en ny väg med ett spektakulärt scenario genom Blekinges backiga trakter runt Backaryd. □