

GAFS försök med gjutasfalt som slitlager i cirkulationsplatser



Figur 1 Sanatorierondellen med gjutasfalt som slitlager, Örebro.

Serkan Sölve

Datum: 2026-02-10

Sammanfattning

Denna rapport behandlar ett försök utfört av Gjutasfaltsföreningen i Sverige (GAFS) i syfte att undersöka gjutasfaltens användbarhet som slitlager i cirkulationsplatser. Två likvärdiga rondeller i Örebro studeras: Sanatorierondellen (med gjutasfalt) och Vintrosarondellen (med traditionell ABS). Försöket visar att gjutasfalt ger ett mer hållbart resultat med avsevärt färre skador över tid. Rapporten diskuterar också utmaningar med traditionell asfaltbeläggning i cirkulationsplatser och pekar på gjutasfaltens tekniska fördelar.

1. Inledning

Cirkulationsplatser utgör en kritisk del av vägnätet och utsätts för betydande vridmoment från trafik, vilket ställer höga krav på en slitålig beläggning (Malmö stad, 2025). Två typer av beläggningar som främst används där hög slitålighet krävs är varmmassa, där asfaltbetong styv (ABS) används för högtrafikerade ytor och asfaltbetong tät (ABT) för låg- till medeltrafikerade ytor (Trafikverket, 2025). Läggningsarbeten i cirkulationsplatser är dock ofta utmanande, eftersom maskiner inte är anpassade för korta och sneda drag, vilket kan leda till öppna skarvar och ökad skaderisk (Asfaltboken, 2025). Detta skapar ett behov av alternativ med bättre prestanda och längre livslängd.

2. Bakgrund

Utformningen av cirkulationsplatser medför flera tekniska och logistiska svårigheter vid asfaltering. Utrymmet är ofta begränsat, trafiken är pågående från flera håll och traditionella maskiner är ofta för stora eller för små för ytan. Detta leder till brister i packning och ojämn fördelning av massan, vilket i sin tur skapar otäta skarvar, hålrum och stensläpp (Gjutasfaltsföreningen i Sverige, 2013).

3. Gjutasfalt som alternativ

Gjutasfalt är ett tätt, kompakt material med hög beståndskraft mot vatteninträning, deformation och mekaniskt slitage (Mastic Asphalt Council, u.å.). Eftersom materialet inte kräver packning med vält minskar risken för bristfälliga skarvar. Den homogena strukturen gör det lämpligt för komplexa geometrier, såsom cirkulationsplatser (Gjutasfaltsföreningen i Sverige, 2013).

4. Fältförsök i Örebro

4.1 Sanatorierondellen (2014)

I Sanatorierondellen applicerades 30 mm PGJA 11 med stenrikt recept och en bindemedelshalt på 7 %. Ytan behandlades med invävtad BCS 4–8. Vid fyraårsbesiktningen 2018 noterades inga skador på skarvar, ingen materialförlust samt god ytfriktion. Vid tolvårsbesiktningen 2026 framkom att vissa lagningar hade utförts under perioden 2018–2026, huvudsakligen med konventionell ABS-asfalt.



Figur 2 Sanatorierondellen med gjutasfalt som slitlager, Örebro.

4.2 Vintrosarondellen (2015)

Vintrosarondellen belades med traditionell ABS-asfalt. Vid besiktning noterades att den cirkulära mittskarven var öppen och att rondellen behövde läggas om redan 2022. Detta indikerar brister i både hållbarhet och skarvstabilitet jämfört med Sanatorierondellen. Örebro kommuns gatuingenjör Jonas Nilsson, verksam i kommunen mellan 2020-2024, medverkade i omläggningen av Vintrosarondellen.



Figur 3 Vintrosarondellen med ABS-asfalt som slitlager, Örebro.

5. Diskussion

Försöket visar tydligt att gjutasfalt kan erbjuda bättre teknisk prestanda i cirkulationsplatser än traditionell asfalt. Frånvaron av skador, täta skarvar och lång livslängd utan omfattande underhåll visar på dess potential som framtida standardbeläggning.

GAFS har även inhämtat en kommentar från Jonas Nilsson angående testförsöket med gjutasfalt som slitlager. Enligt Jonas: "När man jämför dessa två rondeller måste man först notera att Sanatorierondellen utsätts för större trafikpåfrestning. Rondellen är mindre än Vintrosarondellen och belastas dessutom av busstrafik, vilket innebär att gjutasfalten nöts mer i jämförelse med ABS-asfalten. Trots detta har Sanatorierondellen klarat sig betydligt bättre än Vintrosarondellen. Detta påvisar gjutasfaltens positiva egenskaper. Man måste även notera att gjutasfalten, till skillnad från vanlig vägmassa, inte resulterar i standardpothål som kräver akuta åtgärder."

GAFS har tillfrågat Jonas Nilsson om han kan stå som referens för eventuella framtida frågor från läsare av denna rapport, och har fått bekräftat att detta är möjligt. Jonas Nilssons kontaktuppgifter bifogas i bilagan för eventuell verifiering av informationen i rapporten eller för ytterligare frågor som kan uppkomma.

6. Slutsats

Gjutasfalt bör övervägas som slitlager i cirkulationsplatser. Fältförsöken i Örebro visar att materialet erbjuder långsiktig hållbarhet, täta skarvar och motståndskraft mot deformation. Ytterligare försök i olika miljöer rekommenderas.

Referenser

Asfaltskolans Utbildningsråd. (2018, 13 april). 21 Gjutasfalt (Asfaltboken). Hämtad 2 juli 2025, från <https://asfaltboken.se/gjutasfalt/>

Gjutasfaltsföreningen i Sverige. (2013). *Gjutasfalt: Teknisk dokumentation och egenskaper* [PDF]. Hämtad från <https://www.gafs.nu/wp-content/uploads/2013/02/Gjutasfalt.pdf>

Malmö stad. (2025). *Asfalt*. Hämtad 2 juli 2025, från <https://malmo.se/Teknisk-handbok/Gatubyggnad/Belaggnings/Asfalt.html>

Mastic Asphalt Council. (u.å.). *The advantages of mastic asphalt at a glance*, Hämtad 2 juli 2025, från <https://mastic-asphalt.eu/mastic-asphalt/advantages-of-mastic-asphalt>

Trafikverket. (2025). *Beläggningar*. Hämtad 2 juli 2025, från <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/underhall/sa-skotervi-vagar/underhall-av-belagda-vagar/belaggningar/>

Bilaga

Länk till objektets placering:

Sanatorierrondellen:
https://maps.app.goo.gl/dpqpBUbnWjv79GCv9?g_st=com.microsoft.Office.Outlook.compose-shareextension

Vintrisarondellen:
https://maps.app.goo.gl/zhUQW4y98c8qgLmDA?g_st=com.microsoft.Office.Outlook.compose-shareextension

Kontakuppgifter Jonas Nilsson – jobbar på Svensk Beläggningstjänst AB:
+4676-496 58 48