

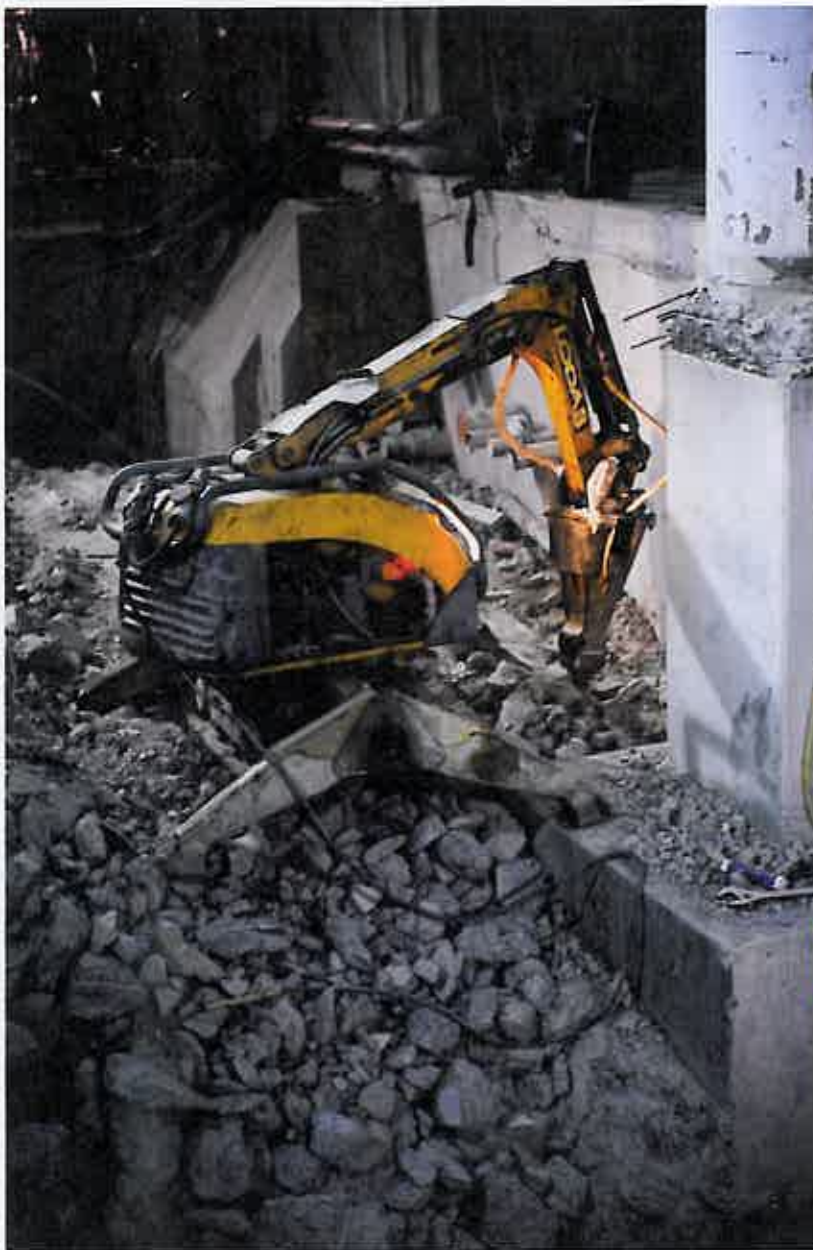


Trångt läge för City- banan

REPORTAGE ► När det ska sprängas, grävas och transporteras mitt i centrala Stockholm gäller det att hålla tungan rätt i mun. Utrymmet för maskiner och arbetare är begränsat samtidigt som tåg, tunnelbanor, bilar, bussar och fotgängare dagligen strömmar genom arbetsplatsen. Så ser vardagen ut för de som bygger Citybanan under Stockholms Central.



I en del av tunnelbanans biljetthall under Vasagatan i Stockholm rivs och schaktas för ett rulltrappsschäkt ner till den nya pendeltågstationen 40 meter under marknivå.



Normalt är vi uppdelade på antingen husbygge eller anläggning men här finns alla yrkesgrupper representerade och vi kan nyttja hela företagets kompetens.



– Hur djupt ska ni spränga? Produktionschef Jan Johansson får ofta frågor om projektet av allmänheten.

DET HÄR ÄR ETT VÄLDIGT STORT PROJEKT, inte bara till omfång och kostnad. Tunnlar ska sprängas och en helt ny station ska byggas mitt i centrala Stockholm. En stor del av arbetena görs under Centralstationen och T-centralen. Alla arbeten måste ta hänsyn till tågtrafik och tunnelbanans trafik. Dessutom arbetas det mitt i Vasagatan; full med motortrafik.

– Allt vi gör påverkar tredje man. Vi har krav på oss vad gäller sprängningar och vibrationer. Dessutom ligger många schakter där det hela tiden rör sig mycket folk runt. Det har gjort att alla våra gubbar och maskinister är ambassadörer, de får prata med allmänheten varje dag, säger Jan Udén på NCC, som är projektchef för Norrströmstunneln.

Alla medarbetare får grundläggande information om projektet när de börjar, sedan hålls informa-

tionsmöten en gång i halvåret då alla får veta vad som är på gång.

Något annat som är ovanligt med projektet är att det är så många olika yrkesgrupper inblandade. Här finns maskinförare, sprängare, betongare, smeder, snickare, rörmokare, elektriker med flera.

– Det är roligt. Därför har vi inte heller så stor konkurrens på den här typen av jobb. Det är bara vi, Skanska och en handfull utländska bolag som kan räkna på den här typen av jobb, konstaterar Jan Udén.

PÅ VASAGATAN FINNS fyra schaktropar inklämda mellan körfälten. En av dessa finns vid väggen till den befintliga tunnelbanestationen som ligger rakt under Vasagatan. Innanför väggen till stationen ska det grävas ett schakt för en nulltrappa ner till den nya pendeltågsstationen. För att stabilisera väggen gräver man först ur på utsidan och sedan gjuter man på väggen till dubbla tjockleken ner till fast berg.

Det är ett trångt arbete, gropen är cirka 8 gånger 20 meter, och där finns ledningar, kablar, gamla stödmurar, lera och stora stenar. Schaktningen har nått cirka tio meter ner under gatan och hittills har stenarna inte varit något problem. Nu har det börjat



Vid påslaget till arbetstunneln under Centralens bangård är det trångt. Sidtipp på hjullastaren är en förutsättning.

- Produktionen går snabbare än normalt eftersom vi jobbar med så små grejor, säger Dennis Öberg som kör minigrävare.





» Vi får även många frågor från turister, om var sevärdheterna ligger. De tycker tydligen att det är tryggt att fråga någon som har gul väst.

FAKTA

Norrströmstunneln

Norrströmstunneln är ett delprojekt på Citybanan, som är en tunnel för pendeltågstrafiken genom centrala Stockholm.

Norrström har fått ge namn åt projektet, men är bara en del av den tunnel som NCC ska bygga från Norra Latin till södra kajen på Riddarholmen.

Projektet ingår även en helt ny pendeltågsstation 40 meter under mark och även under tunnelbanans blå linje.

Projektkostnaden för Norrströmstunneln är 1,6 miljarder kronor. I dag jobbar cirka 100 personer med projektet, och som mest, 2011 och 2012, kommer det att vara 180-200 personer igång på projektet.



Jan Johansson diskuterar arbetet i gropen i Vasagatan med Göran Ettestam och Nicklas Jardestål.

dyka upp stora stenar som troligen måste spräckas till mindre bitar som kan forslas upp ur gropen. Minigrävaren lastar materialet i en basker som lyfts upp ur gropen med en mobilkran.

- Utrymmet är inte det stora problemet. Även om det blir en del handschakt så kommer vi åt med skopan för det mesta. Det svåra är att hela tiden se till så att maskinen har någonstans att stå. Det gäller att planera. Sedan är grundvattnet ett problem. Om vi skulle ta bort pumpen så blir det fort vattenfyllt, säger Göran Ettestam som jobbar i gropen med minigrävaren.

På insidan av väggen förbereds för hisschaktet.

» Det är väldigt tajt här nere, och tajtare kommer det att bli.

Golv och betongkonstruktioner rivs och material grävs ur. Även här är det trångt. Det är lågt i tak och det finns bärande pelare som gör att arbetet går långsamt. Det gäller att tänka sig för, ett misstag här får större konsekvenser än arbete utomhus ovan mark.

- Det är mycket spring och mycket maskiner. Det är väldigt tajt här nere, och tajtare kommer det att bli, säger Dennis Öberg från PT-Gruppen som kör en Yanmar B37V minigrävare på insidan av väggen där rulltrappsschaktet ska byggas.

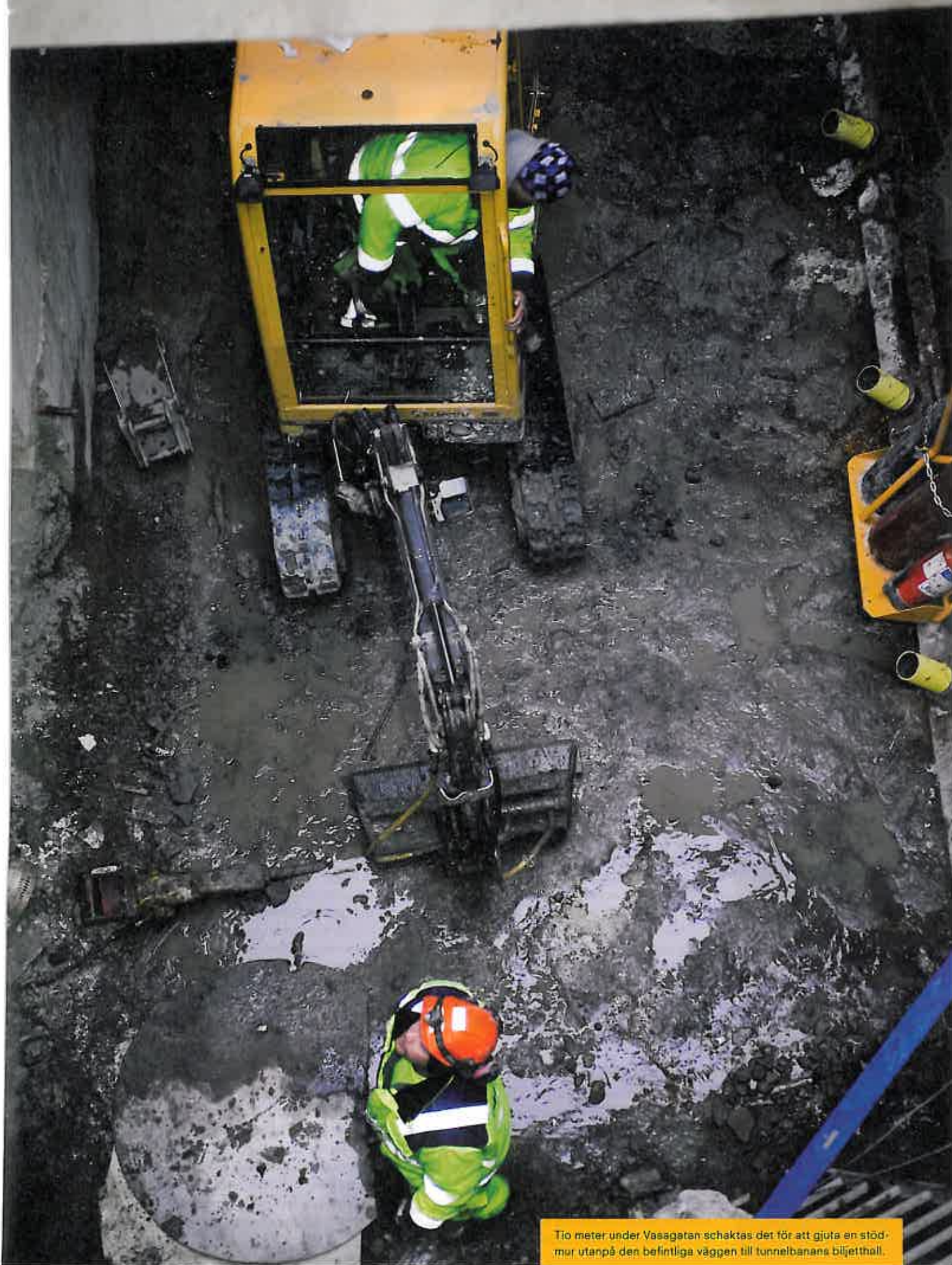
Han serverar två Brokk rivningsmaskiner som river gammal betong. I hans uppgifter ingår även att bygga vägar och utlastning.

Dennis lyfter försiktigt upp det bortbilade materialet med skopan och tömmer den i skopan på en Wille redskapsbärare som sedan lastar ut materialet. Willen är inköpt av NCC till det här projektet för sin låga höjd, eftersom utrymme är en bristvara på det här bygget. Dessutom kan den som redskapsbärare och servicemaskin användas till många uppgifter.

- Allt här är special, special. Produktionen går saktare än normalt eftersom vi jobbar med så små grejor. Det är både lärorikt och kul att få vara med på, tycker Dennis.



Zebastian Kägas rättar den lågbyggda Willen när material ska lastas ut från schaktningen för rulltrappschaktet.



Tio meter under Vasagatan schaktas det för att gjuta en stödmur utanpå den befintliga väggen till tunnelbanans biljetthall.



Under Kungsbron, mellan Centralens spårområde och Klarabergskanalen pågår sprängningen av huvudarbetstunneln. Här ska allt bortsprängt material, från såväl arbetstunneln som huvudtunnelarna, lastas ut. Lastbilarna kör sedan längs Klarastrandsleden ut ur stan.

- Det var egentligen den enda platsen som var möjlig för utlastning, eftersom den har direktanslutning till Klarastrandsleden, säger Jan Udén.

Som mest kan man ta ut i 600 kubikmeter per dygn och utlastningen kan ske dygnet runt.

- När vi har sprängt utrymmet för den underjordiska stationen får vi stora ytor i berget där vi kan mellanlagra materialet i väntan på bortforsling. Då kan vi koncentrera bortkörningen av materialet till nattetid. Det är mest av självbevarelsedrift, vi vill undvika att lastbilarna ska hamna i bilköer, säger produktionschef Jan Johansson.

ARBETSTUNNELN UNDER Centralens spårområde består i dag av en hundra meter lång nedfartsramp till påslaget. Där har sprängningen av själva tunneln hittills kommit elva meter in i berget. Arbetet påverkas av att det är full trafik såväl på järnvägen ovan jord som i de tre tunnelbanelinjer som finns under jord.

- Vi får inte spränga när det kommer tåg, av säkerhetsskäl. För den blå tunnelbanelinjen står vi i kontakt med trafikledningen, och de stoppar tågen när vi ska spränga, berättar Jan Johansson.

Med tanke på spårtrafiken är det i det här skedet av jobbet fasta sprängtider två gånger per dag. När tunneln når djupare lättas restriktionen och man kan spränga fler gånger per dag. När man sedan kommer in under Vasagatan blir det restriktioner igen.

- Det här är ett otroligt utspritt jobb, det är fyra fem olika arbetsplatser och vi är ännu inte riktigt nere i berget. Det kräver lite mer av arbetsledarna, vi lägger rätt mycket tid på att promenera. Vi brukar skoja om att vi inte behöver utnyttja det friskvårdsbidrag som finns på företaget, säger Johan Jansson.

När vi passerar genom T-centralen på väg mellan två av dessa arbetsplatser kommer en man fram och frågar Johan om det är dags att spränga snart. Han berättar då att sprängningen skedde för en halvtimme sedan, och om de fasta sprängtiderna.

- Vi får även många frågor från turister, om var sevärdheterna ligger. De tycker tydligen att det är tryggt att fråga någon som har gul väst.

DET ÄR INTE BARA OVAN JORD det är trångt. Under Centralens spårområde finns tre tunnelbanelinjer, vattentunnlar, elttunnlar med mera.

- En del är hemligt också, vi får inte veta allt. Det finns samordnare som ger oss restriktioner när vi går in i ett område. Vi vet var vi får hålla oss, men vi vet inte om det är en tunnel ovanför eller under oss, berättar Johan Jansson.

FAKTA

Citybanan

En sex kilometer lång pendeltågstunnel under centrala Stockholm. Två nya stationer - City och Odenplan. En 1,5 km lång järnvägsbro vid Årsta.

Banverket bygger Citybanan i nära samarbete med Stockholms stad, Stockholms läns landsting och SL.

Infarten till Stockholm Central är överbelastad med tåg. Med Citybanan fördubblas kapaciteten och tågen kan gå tätare och punktiigare.

Byggkostnaden beräknades till 16,8 miljarder kronor 2007. Citybanan ska tas i trafik år 2017.