

Förbifarten: Elva Globen ska bort

(Version 2020-02-05, 18:00)

FAKTA OM FÖRBIFARTEN

E4 Förbifart Stockholm är en del av ett större regionalt utvecklingspaket. Förbifarten ska knyta ihop södra och norra Stockholm för större framkomlighet och minskad sårbarhet.

Förbifarten blir totalt 21 km lång, varav 18 km i tunnlar. Sex trafikplatser kommer att fungera som på- och avfarter: Kungens Kurva, Ekerö, Vinsta, Hjulsta, Akalla och Häggvik. Färden mellan Kungens Kurva och Häggvik beräknas ta 15 minuter.

Kostnaden för projektet beräknas till 37,7 miljarder kronor i 2017 års prisnivå.

Projektet startade 2006. Tunnelldrivningen började 2016. Projektet beräknas vara klart 2030. Det har inträffat förseningar på ca fyra år pga den komplicerade berggrunden under Mälaren och att Trafikverket tvingats byta entreprenör för avsnittet under Lovön.

52 % av bergtunnlarna har i nuläget sprängts. Under Mälaren mellan Sättra Varv och Kungshatt återstår ca 78 meter (den 5 februari 2020). Här är berggrunden dålig och tunnlar drivs fram med ca 5 meter/vecka. Under själva Kungshatt är berggrunden lättare att spränga i och takten är 10-15 meter/vecka.

3 625 000 kubikmeter bergmassor har hittills sprängts ut för hela projektet. Det motsvarar fem "Globen-volymer". Totalt ska 11 "Globen" grävas ut och transporteras bort.

1 050 000 ton av bergmassorna mellan Kungens Kurva och Kungshatt har redan gått med båt. 2 900 000 ton har hittills transporterats med lastbil till upplagen i Årsta, Eriksberg i Botkyrka och Moraberg i Södertälje.

ELVA GLOBEN TRANSPORTERAS BORT

Alexandra Retander är - trots sina endast 22 år- en av veteranerna inom Märsta Förenade Åkeriföretag AB:s kår av lastbilschaufförer.

"Man blir väl inte berömd av att ha gjort detta ganska trista arbete, men sprängmassorna ska ju forslas bort. På ett säkert och effektivt sätt."

Alexandra och ett antal kollegor i sammanlagt ca 15 bilar kör denna januarilördag 2020 i skytteltrafik i tunnlar mellan Sättra Varv/Kungshatt och Kungens Kurva. De tar sig sedan till en stenkross som finns på Skanskas enorma grusupplag i Eriksberg i Botkyrka.

97 000 vändor

Lastbilarna har hittills kört ca 97 000 vändor tur och retur. Vi grävande reportrar för DirektPress får följa med på tre av dem. Vi klättrar ovant och ovigt upp och in i hytten.

Alexandra trivs med sitt yrke. Hennes pappa har varit lastbilschaufför och bland mycket annat ägnat sig åt komplicerade transporter av riktigt tunga fordon. Alexandra gick igenom fordons-teknisk gymnasieutbildning i Märsta och fick arbete direkt efter utbildningen. "Jag har en bra och stadig lön idag", säger Alexandra och ger oss en fast blick.

På fritiden ägnar hon sig åt work-out och att vara handbollsmålvakt i Rosersberg IK. Viktigt att hålla kroppen i trim för att motverka ryggont och för mycket stillasittande.

Alexandras och de övriga chaufförernas lastbilar får lasta maximalt 30 ton. Det innebär oftast tre stora skopor av den enormt stora hjul-lastaren under Sätra eller Kungshatt. Under Kungshatt väntar ca 1 miljon ton. Det blir ett antal vändor till...

Lastbilen skakar till ordentligt när ca 10 ton sten dumpas på flaket av en stor hjul-lastare. Lastbilen har en egen våg som ser till att max-vikten inte överskrids. Dessutom mäts lasten igen på en gigantisk våg när vi anländer till upplaget i Botkyrka. Sedan backar Alexandra försiktigt fram till kanten på grusberget där lasten lossas.

Hur blir man en bra chaufför?

"Du ska ha bra utbildning i teori och praktik. Du ska lyssna till erfarna chaufförers och arbetsledningens råd och verkligen försöka leva efter dem", säger Alexandra som agerat mentor åt nya chaufförer.

"Och du ska inte stressa och tappa humöret när andra bär sig illa åt i trafiken. Vi väger över 50 ton när vi kommer med full last. Vi måste tänka på säkerheten först och främst. Du förstör bara för dig själv om du sitter och jagar upp dig."

Alexandras arbetsmiljö, dvs hytten hon sitter i, känns imponerande för den som aldrig äntrat en stor lastbil: förar- och passagerarstolarna sitter ca två meter över markytan och det ger överblick. Hytten är full med elektronik och kommunikationsutrustning. Bakom stolarna finns en bädd att vila i för Alexandra eller hennes hund Torbjörn som ofta följer med på uppdragen.

Eftersom hon arbetar i en dammig miljö så åker en dammtrasa fram vid kortare stopp. Instrumentpanelen och allt hon kan komma åt dammas av. Kolleger som kör bilen på andra skift får en skarp åthutning om de inte sköter städningen och underhållet av lastbil och hytt.

Ett litet värmeskåp värmer upp den medhavda lunchen - idag pasta. Fikapausen kan samordnas med t ex kollegan Max genom att de parkerar sina lastbilar någorlunda samtidigt på den stora bensinstationen Circle K nära Lindvretens trafikplats. Eftersom lastvagnarna går i skytteltrafik känner Alexandra igen varje förare från det egna bolaget. Det vinkas och hälsas mellan förarhytterna. Ofta tar man radiokontakt för att ge varandra tips.

Vad gör du för att fördriva tiden under körningar och de många så kallade sprängstoppen när du inte får köra i tunnlarna?

”Jag lyssnar på musik - mest hip-hop - och på ljudböcker och poddar som för det mesta handlar om brott och psykologi.”

Vi kan konstatera att luften är full av damm och att det luktar kemikalier när vi åker in i tunnelsystemet precis efter en sprängning. Om lastbilen råkar stå inne i en tunnel under sprängning, måste hon rulla ned fönstren lite så att de inte spräcks av tryckvågen som går genom tunnlarna.

Alexandra har ärvt sin pappas känsla för motorer och mekanik. Hon kan plocka isär och sätta samman en motor. Ändå är hon glad att hon inte valde mekanik- och underhåll i gymnasiet utan att bli chaufför:

”Idag är motorer i så hög grad datorer. Blir ingen meckarglädje. Motorerna övervakas och styrs på distans av datorer. Vi har ett guldavtal med Volvo. Är det något som känns eller luktar fel så åker jag in med bilen på service. Som verkligen är snabb.”

Lastbilarna byts ut efter ca fyra år. Då kan de ha rullat i ca 35 000 - 40 000 mil. Tanken rymmer 450 liter diesel och det går ungefär en halv tank på ett arbetspass på 8-9 timmar.

Denna lördag är snöfri i Stockholm, men om det är is och snö, är det då inte svårt att köra dessa monster till lastbilar? Alexandra är inte imponerad över storleken på sin lastbil. Hon har kört större.

”Men, jag kan också komma i sladd. För ett tag sedan såg jag i backspegeln min släpvagn ställa sig i vinkel mot lastbilen. Det var bland det mest skrämmande jag varit med om!”

NULÄGET UNDER SÄTRA OCH KUNGSHATT

Mikko Larch är samordnande entreprenadingenjör på det tjeckiska bolaget Subterra som ansvarar för tunneldrivningen mellan Kungens Kurva och Kungshatt.

”Nu när vi är i början av februari 2020 så har vi bara ca 75 meter kvar huvudtunnelarna mellan Sätra Varv och Kungshatt. De passerar ca 80 meter under Mälaren.”

Subterra har tvingats driva fram två mindre så kallade ”by-passtunnlar” vid sidan av huvudtunnelarna för att lära känna berget och att kunna föra över maskiner så att arbetet också kan bedrivas från Kungshattssidan. Takten är idag ca fem meter per vecka.

”Under själva Kungshatt är berget utmärkt, och vi kan jobba 10-15 meter i veckan”, säger Mikko Larch.

När är ni klara under både Mälaren och under Kungshatt?

”I början på 2021” bör vi vara där. Frågan är sedan hur stora förseningar arbetet norröver Mälaren mot Edeby / Lovön / Mälaren mot Vällingby kommer att ta. Där ska Trafikverket hitta en ny entreprenör efter att ha sagt upp det italienska konsortiet.”

Nu har Subterra hunnit driva de två huvudtunnlarna ca 1/4 av etappen under Kungshatt som sträcker sig i syd-nordlig riktning mot Lovön. Där har arbetet tvingats göra halt på grund av att det tidigare italienska bolagets kontrakt har sagts upp. Upphandling av ny entreprenör pågår.

Mikko berättar att inredningsarbetet i tunnarna nu har inletts. Innertak och väggar ska kläs. Tunnlarna kommer att innehålla en mängd infrastruktur för framkomlighet och säkerhet.

”Och så ska de bli så vackra som möjligt. Trafikverket har redan kontrakterat konstnärer som ska göra att tunnarna blir spännande att åka i.”

FOTO: Jan Lidström

TEXT: Sven Jirby (boende i Sättra och sommarstuga på Kungshatt)