

Publicerad 28 jan 2003

En ny pulsåder växer fram

Hösten 2004 beräknas 60 000 fordon per dygn trafikera det mest omfattande vägprojektet i Stockholmsregionen sedan Essingeleden färdigställdes i mitten av 1960-talet.

DN HAR PROVKÖRT DE två tunnelrören med Birger Höök, biträdande vägdirektör och projektansvarig för arbetet, som ciceron.

Sedan länge är berget utsprängt, i dag arbetar cirka 800 personer med installationsarbeten.

- Totalt ska läggas ut cirka 300 mil elektriska ledningar, varav 95 mil starkströmskabel, berättar Birger Höök när vi dyker ned i Hammarbytunneln.

Som sagans Gulliver reser vi i underjorden, 20-30 meter under bostadsrätter i flermiljonklassen och allmännyttans hyresbestånd i Årsta och Johanneshov. Vi passerar Söderstadion och har Globen på vår högra sida. Vi kör snabbt igenom Hammarbyhöjden och möter dagsljuset vid Hammarby Fabriksväg och bron över Sickla kanal.

På återvägen, i Årstatunneln, känner vi oss redan hemma. Vi möter underjordiska broar och trafikplatser samt underjordiska avfarter till exempelvis Huddinge, Nynäshamn och Globen. En del trafikskyltar finns redan på plats.

- **SÖDRA LÄNKEN ÄR** betydligt mer än en vägtunnel, det är ett trafiksystem helt under jord som saknar motstycke i världen, anser Birger Höök.

I december 1998 tog dåvarande finansborgarrådet Carl Cederschiöld första spadtaget. Södra länken ingick som del i 1992 års politiska överenskommelse om transportsystemen i Stockholms län, det så kallade Dennispaketet. 1997 sprack paketet, men då hade det förberedande arbetet hunnit så långt att politikerna inte kunde hoppa av.

Nu knyts Essingeleden samman med Värmdöleden, det innebär minskad genomfartstrafik i innerstaden och ett smidigt alternativ till att åka genom stadens centrala delar.

Södra länken är utformad som stadsmotorväg, 70 kilometer i timmen, och med två körfält i vardera riktningen i två separata tunnelrör. Tunnelrören är givetvis korsningsfria.

RESTIDEN I HÖGTRAFIK, för hela sträckan, beräknas till fem-tio minuter.

Resan under jord är mäktig, vid olika avsnitt möter arbete. 6 200 takelement ska bringas på plats, vart och ett väger 5-14 ton beroende på storlek. 11 000 väggelement, runt 4,5 ton per styck, och 500 övervakningskameror ska sättas upp.

- De har direktförbindelse med Trafik Stockholms ledningscentral i Kristineberg och vid tillbud är det aldrig mer än 50 meter till en nödutgång med telefon i huvudtunnlarna. Det finns 70 tydliga utrymningsvägar och 140 hjälprum med utrustning för livräddning

och brandsläckning, berättar Birger Höök.

VID EN OLYCKA MED rökutveckling går impulsfläktar, totalt 170 stycken i tunneltaken, i gång automatiskt, och rök och brandgaser ventileras ut i färdriktningen. Vid Hammarby- respektive Årstatunnelns mynning finns ventilationsanläggningar modell större, där varje fläkt har en diameter på 4,5 meter. Tunnelsystemet har eget reningsverk, avloppssystemet är utformat för att kunna samla upp och rena både vatten och andra vätskor. Efter rening leds vattnet vidare ut i Sickla sjö.

- I Sickla kanal har vi anlagt en laxtrappa, den är vi rädda om, säger Birger Höök.

Avsikten är att trafikanterna ska färdas i cirka 20 meter per sekund, och Birger Höök avfärdar alla farhågor för att Södra länken kommer att bli världens längsta parkeringsplats - under jord. Vid alltför tät trafik, i rusningstid morgon och kväll, kommer detektorer att känna av detta och åtgärder kommer att sättas in för att lösa upp eventuella knutar. Det kan då bli aktuellt att leda trafiken ovan jord i ett omledningssystem.

VI RULLAR ÖVER dyra meter, ännu är vägbanan fuktig och nuvarande beläggning ska kläs med traditionell asfalt och vägmarkeringar. Den totala kostnaden för Södra länken är beräknad till 7,8 miljarder kronor, och Birger Höök har i stort hållit budget. Av beloppet ligger 1,3 miljarder på Stockholms stad, resterande finansieras via ett statligt lån. En del trafikforskare hävdar att Södra länken, i ett samhällsekonomiskt perspektiv, är Sveriges mest olönsamma väginvestering.

För närvarande pågår en rättslig process mellan Vägverket och NCC; parterna är oense om ett tunnelavsnitt och kostnaderna för avsnittet. Över en halv miljard kronor ligger i potten och ytterst handlar det om skattebetalarnas pengar.

- Det svåra med projekt av det här formatet är logistiken. Att entreprenörer och underleverantörer kommer in i arbetet i rätt fas och att utrymmet ofta är begränsat. Tvisten med NCC berör en avsevärd försening. Tunneldelen levererades inte på utsatt tid, säger Birger Höök.

- **TEKNISKT HAR SÖDRA** länken inte inneburit några problem. Stockholms berggrund, granit och gnejs, är mestadels mycket tät. Vi har givetvis följt de krav som Vattendomstolen ställer på grundvattennivån, och genom så kallad injektering, under högt tryck sprutas cement in i sprickor och hål, därmed hindras grundvatten att läcka in i tunnelsystemet, berättar Birger Höök.

Efter Södra länken kommer Norra länken, också det en led som togs fram i 1992 års Dennispaket. Planerad byggstart för Norra länken är 2005.

- Ett projekt med helt andra förutsättningar, och svårigheter, beroende på sträckningen genom nationalstadsparken, säger Birger Höök.

Kjell Nilsson, kjell.nilsson@dn.se

© Detta material är skyddat enligt lagen om upphovsrätt.