



# SPÅRET UNDER GÖTEBORG

THINKSTOCK

Två av Västlänkens totalt åtta kilometer löper genom ”Göteborgslera”. För att ta sig igenom den används ”cut-and-cover-teknik.”

– Förenklat innebär det att vi gräver oss ned och gjuter en tunnel i betong.

**D**et säger Ulf Angberg vid Teknikverket i Göteborg och kommunikationsansvarig för bygget av Västlänken – den cirka åtta kilometer långa dubbelspåriga järnvägen för pendel- och regiontåg, varav drygt sex kilometer går i tunnel. Utöver detta får göteborgarna tre underjordiska stationer som kommer att byggas vid Göteborg central, Haga och Korsvägen.

– De nya stationerna blir nya noder för kollektivtrafiken i Göteborg, som ska bidra till att uppfylla de politiska visionerna om stadsutvecklingen i Göteborg, säger Ulf Angberg.

## Effektivare att resa

Med Västlänken kommer tågen att kunna gå oftare, restiden blir kortare och resenärerna kan nå nya platser utan att byta färdmedel. När lokal- och regionaltåg flyttas över till Västlänken frigörs utrymme för att kunna ta emot fler fjärrtåg på Göteborg central som i dag är full. Det beror på att pendel- och regiontågen inte behöver åka ut samma väg som de kommer.

Arbetet med Västlänken beräknas

komma igång 2017/2018. Tunneln ska gå under centrala Göteborg och vara färdig för trafik om tio år.

– Vi arbetar intensivt för att hålla nere de störningar som byggnationen ger. Just nu pågår flera stora projekt i Göteborg vilket innebär stora utmaningar, att få logistik och samordning att fungera så Göteborg fungerar på ett bra sätt även under byggtiden.

## Krävande Göteborgslera

Bygget av Västlänken kommer att omfatta en rad metoder, som till exempel sprängning av bergtunnlar och komplicerade installationsarbeten. Likaså att bygga tunnel i både betong och lera. Drygt sex kilometer består av betong, där spränger Trafikverket sig fram på traditionellt sätt.

När det gäller att ta sig igenom ”Göteborgsleran” måste man ta till andra metoder. Här kommer bygget att genomföras med en så kallad ”cut-and-cover-teknik”. Det innebär att man schaktar ett djupt ”dike” från ytan, som stötts av spontväggar. Sedan bygger man upp tunnelgolvet, väggar och tak på dikets botten, och därefter

sker återfyllningen. Metoden används när jordmassorna är lösa och sprängning blir omöjligt.

## Det låter komplicerat?

– Att bygga i de förhållanden som råder är beprövat. Det har gjorts tidigare, bland annat i samband med bygget av Götatunneln, säger Ulf Angberg.

Ett annat exempel är Stockholms tunnelbanas sträckning genom Brunkebergsåsens grus och sand på 1950-talet i centrala Stockholm.

TEXT: PETER NYSTRÖM

## Västlänken

- En järnväg för pendel- och regiontåg i tunnel under centrala Göteborg. Tre nya stationer under mark.
- Skapar plats för fler tåg och underlättar resandet i Göteborg och Västsverige. Minskar sårbarheten i järnvägssystemet.
- Trafikstart år 2026.