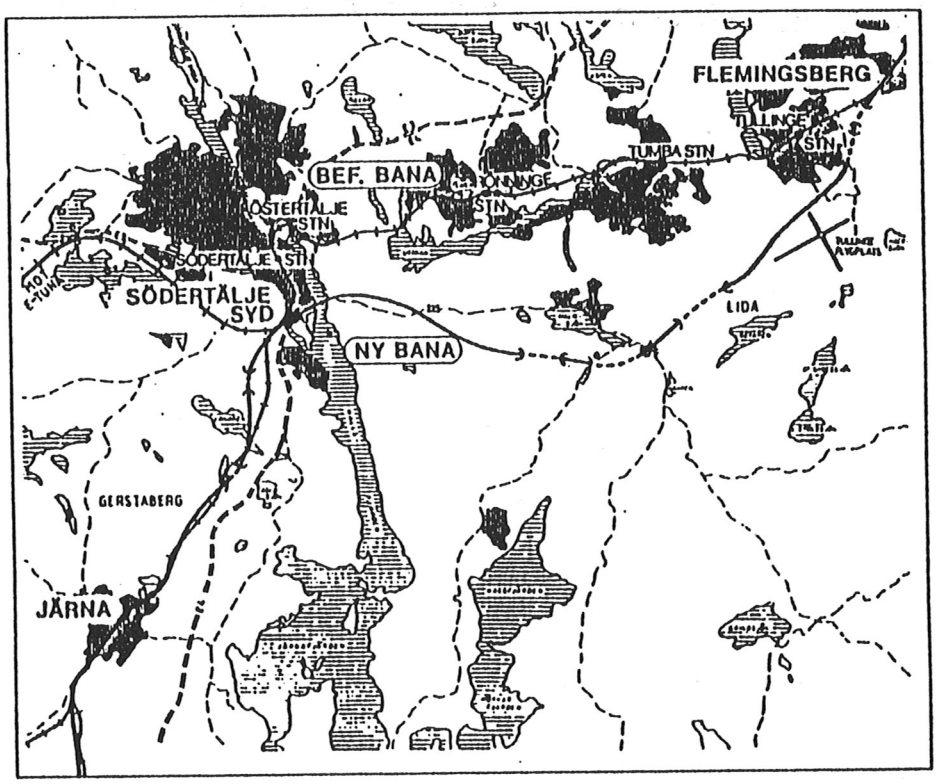
© 1992, Svenska Bergteknikföreningen och författarna/Swedish Rock Engineering Association and authors

Grödingebanan – Banverkets största pågående nybyggnadsprojekt

Banverket, projektledare Miguel Guirao

Vid årsskiftet 1994/95 kommer Stockholmsregionens järnvägsnät att ha utökats med ett 3 mil långt dubbelspår. Då är nämligen Grödingebanan mellan Flemingsberg och Järna klar att tas i bruk. Det blir snabb–, fjärr– och godstågen till och från Stockholm som ska trafikera de nya spåren. Därmed avlastas den nuvarande stambanan, vilket innebär att pendeltågtrafiken i södra regionen kan utvecklas.



Grödingebanan skapar utrymme för både dagens och morgondagens behov av utökad tågtrafik. Vid den nya stationen Södertälje Syd kommer Svealandsbanan att anslutas till Grödingebanan, vilket ger bekväma och snabba förbindelser mellan Mälardalen och Stockholmsregionen. Grödingebanan ger också möjlighet till en framtida snabb flygpendel mellan Södertälje och Arlanda.

© 1992, Svenska Bergteknikföreningen och författarna/Swedish Rock Engineering Association and authors

Kyrktorp	L =	118 m	11 000 tfm^3	dubbelspårstunnel
Malmsjö	L =	900 m	86 000 tfm^3	"

Vår upphandlingsstrategi med många entreprenader har resulterat i att:

Lida–, Nolinge– och Karlslundstunnlarna byggs av Kraftbyggarna.

Björnkulla– och Tullingeskogstunnlarna byggs av NCC.

Kyrktorp– och Malmsjötunnlarna byggs av Skanska.

Här ska vi naturligtvis inte redogöra för det eminenta sätt som entreprenörerna löser sina åtaganden på utan endast tala om att man har en god grund i våra väl utformade entreprenadhandlingar.

© 1992, Svenska Bergteknikföreningen och författarna/Swedish Rock Engineering Association and authors

Grödingebanan byggs för höga hastigheter och stora axellaster, vilket kräver stora kurvradier och små lutningar. Eftersom banan går genom uppskattade naturområden har olika miljöaspekter i hög grad påverkat sträckningen och utformningen. Ca 7 km eller 23% av Grödingebanan går i tunnlar vilket naturligtvis är positivt ur miljösynpunkt.

Grödingebanan är imponerande på många sätt. Dess storlek, i dagens penningvärde är cirka 3,0 miljarder kronor och omfattar en schaktvolym av ca 2,5 miljoner tfm^3 och därav ca 650 000 tfm^3 i 15 st tunnlar. Dessutom ingår 32 st broar. Den största är Igelstabron i Södertälje som med sina ca 2 km är en av Europas längsta järnvägsbroar.

Banverket, som har ansvaret för att vi har ett väl fungerande järnvägsnät, driver, planerar och bygger järnvägen för att landet skall ha alternativ till bil och flyg även i framtiden.

Grödingeprojektet har på ett mycket märkbart sätt initierat ett förnyat tänkande beträffande genomförande av projekt inom det relativt sett unga Banverket. Ett av de nya kriterierna är att söka nå ett optimalt utnyttjande av tillgängliga resurser och kompetenser hos etablerade byggnads- och främst anläggningsentreprenörer.

Projektets affärside baseras på en stark projektorganisation med egen kompetens vad avser projektbearbetning, planering, kalkylering, projektledning och uppföljning. Härigenom kan entreprenadstrategin med uppdelning i ett stort antal anläggningsentreprenader genomföras på ett mycket kostnadseffektivt och framgångsrikt sätt.

De tunnelavsnitt som innefattas i banans första del från Flemingsberg räknat, är följande sju tunnlar:

Björnkulla	L = 1 233 m	68 000 tfm^3	4 st enkelspårstunnlar
Tullingeskog	L = 728 m	70 000 tfm^3	2 st dubbelspårstunnlar
Lida	L = 1 785 m	170 000 tfm^3	dubbelspårstunnel
Nolinge	L = 47 m	4 500 tfm^3	"
Karlslund	L = 1 296 m	124 000 tfm^3	"