

Stegvis start för jätteborr i åsen

Det blir inget trycka på knappen av minister. Men i nästa vecka börjar arbetet för Åsa, den nya tunnelborrmaskinen i Hallandsåsen.

31/08-2005 18:55



Danske Allan Harris fick hoppa in som förare på det lilla arbetståget som kör in folk och förnödenheter till tunnelborrmaskinen.

--,, Det här är något helt annat än de tunnelborrar jag jobbat med i Holland, Frankrike och Metron i Köpenhamn, säger Harris **Foto:** Johan Persson

Fakta tunnelbygget

Bygget i Hallandsåsen startade 1992 med tunnelborrmaskinen Hallborr, som havererade direkt.

Fram till hösten 1997 drevs tunnarna med traditionell teknik, borra och spräng.

Efter miljöskandalen med Rhoca Gil stoppade bygget.

Sedan regeringen bestämt att projektet skulle drivas vidare har Banverket gett uppdraget till Skanska och franska byggjätten Vinci.

Den nya tunnelborrmaskinen Åsa är konstruerad av tyska Herrenknecht och har små likheter med Hallborr.

Viktigaste skälet till att bygga tunnlar är inte att korta restiden utan att kunna köra mångdubbelt fler tåg på Väst kustbanan.

Totalkostnaden beräknas till 7,5 miljarder.

Tunnlarna ska vara klara 2012.

HALLANDSÅSEN. På onsdagen var det pressvisning av tunnelbygget utanför Förslöv. Den sista chansen på år att få se tunnelborrmaskinen från sidan.

Det är ett av landets största byggprojekt. Just nu ligger antalet jobbbara på topp, runt 300 personer. De sista förberedelserna ska göras.

— **Det är mer processindustri** än en maskin. Väldigt mycket runtomkring måste vara klart innan det går att köra, förklarar Banverkets projektledaren Håkan Asmoarp.

Just att det inte är bara en maskin där man ska trycka på en knapp är något Banverkets och Skanska-Vincis informatörer påtalar gång på gång. I stället för pampig ceremoni med tal och champagne blir det inkörning på ett par månader. Den kommer dessutom att ske två kilometer in i berget.

— Vi har hunnit så långt i monteringen att det går att provköra enskilda system, konstaterar Francois Renault, ansvarig för tunnelborrmaskinen hos entreprenören Skanska-Vinci.

I nästan vecka påbörjas ett kritiskt moment. Då ska de första betongsegmenten som bildar det vattentäta röret innanför borrens sköld sättas på plats.

De tolv ton tunga betongbågarna från Åstorp som åtta och åtta bildar ringar ska på plats med millimeterprecision. Att första ringen hamnar rätt är extra viktigt. Det är härifrån maskinen tar spjörn.

Eftersom en tredjedel av tunnarna är gjorda påbörjas tunnelborringen långt in i stora bergrum. Det finns inga bergväggar som håller betongröret på rätt plats.

— Ett kritiskt moment, men vi har gjort stora förberedelser för att staga upp den första delen av linningen. Och innan borrhuvudet går emot berget är det inget tryck bakåt, förklarar Banverkets tunnelborrexpert Simon Taylor.

De första metrarna ska den blågula 10.6 meter breda borrkronan snurra i det fria. Och när den väl börjar bekanta sig med berget om några veckor är första biten väl utredd.

— Vi börjar med 60-70 meter mycket bra berg. Det är därför monteringshallarna byggdes här. Det blir tid till inkörning av både folk och teknik, säger Simon Taylor.

Han och cheferna både hos Banverket och Skanska-Vinci verkar mer förväntansfulla än oroliga. Tidigare misstag förskräcker, men har också gett sällsynt mycket tid för förberedelser.

Det dröjer antagligen nästan två år innan tunnelborren som efter en intern namntävling döpts till Åsa är framme vid den riktiga prövningen, Möllebackszonen. Här väntar extremt dåligt berg och massor av vatten.

Fast då ska vattnet ha förvandlats till is och tjälen vara hård 100 meter under mark. Även om tunnelbygget numera drivs från söder har sedan klänge ett gäng jobbat på norrsidan. 600 meter arbetstunnel har byggts fram till Möllebackszonen. Här pågår förberedelser för att på nyåret börja frysa berget med hjälp av en saltlösning.

Tunnelborrmaskinen är något alldeles extra även om sådana maskiner alltid är specialbyggen. Den har ovanligt stor diameter, ska tåla extremt vattentryck och dessutom kunna växlas mellan två hela olika metoder.

500-miljonersborren Åsa har dessutom långa känselspröt. Inför varje tvåmeterssteg går det att provborra framåt för att exakt veta vad som väntar.

I prognoserna har ingenjörerna räknat med att Åsa måste köras i det långsamma stängda läget en femtedel av sträckan.