Norra Länken 12 och 22



ZUSAMMENFASSUNG

Die Planung wurde vom Technischen Büro, der damaligen Abteilung für Tragwerksplanung von Implenia und Bilfinger, durchgeführt.

DAS PROJEKT

Der Bauabschnitt Norra Länken 12 in Norrtull ist Teil der Norra Länken in Stockholm, und wir haben das Projekt zusammen mit Peab in einem Konsortium als Generalunternehmer mit Verantwortung für Planung und Bau durchgeführt. Der Auftrag für die Planung belief sich auf etwa 20 Mio. SEK.

Bei der Stufe NL12 handelt es sich um einen Tunnel in offener Bauweise mit zwei Betontunneln, die 3+3 Fahrspuren der E20 aufnehmen. Die Gesamtlänge beträgt 350 Meter. Über den Tunneln wurden eine Verkehrsfläche sowie eine temporäre und eine permanente Eisenbahnbrücke aus Stahl (> 400 m) gebaut. NL12 war aufgrund der schwierigen geotechnischen Bedingungen und des hohen Verkehrsaufkommens von rund 120 000 Fahrzeugen pro Tag eines der schwierigsten Teilprojekte der gesamten Nordverbindung. Die Stützkonstruktion bestand aus überschnittenen Pfählen, die mit MAI-Ankern rückwärts verankert wurden, und einer im Fels verankerten Unterwasserbetonplatte. Während der Gründungsarbeiten mit Ramm- und Aushubarbeiten wurden umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt. Die geografische Lage des Projekts in der Stockholmer Innenstadt stellte hohe Anforderungen an den Lärmpegel und den Zeitplan für die Lärmminderungsarbeiten.

WEITERE INFORMATIONEN

Die Bühne NL22 im Bellevue Park ist Teil der Norra Länken in Stockholm. Implenia Sweden, damals noch Bilfinger Berger, erhielt Anfang 2010 den Zuschlag für das Projekt in Höhe von 320 Mio. SEK. Es handelt sich um einen Tunnel in offener

Bauweise mit einer Gesamtlänge von 220 m plus 40 m Vortrieb im Fels. Dieser Teil des Northern Link-Projekts führt durch ein sehr sensibles Gebiet (Teil eines Nationalparks). Das Projekt liegt nicht nur im Nationalpark, sondern auch direkt an der Värtabanan, einer viel befahrenen Eisenbahnstrecke. Die Värtabanan wurde täglich von bis zu 500 Meter langen Güterzügen befahren. Die Arbeiten auf und um die Bahnanlage mussten so durchgeführt werden, dass der Zugverkehr ohne Unterbrechung weiterlaufen konnte. Das Tragwerk bestand aus rückwärts verankerten Bohrpfählen und einem teilweise innenliegenden Pfahl. Anschließend wurde Unterwasserbeton gegossen, um die Grube zu entwässern. Der Tunnelabschnitt wurde mit einer Bodenplatte gegossen, Wand und Dach wurden separat gegossen. Der Betontunnelabschnitt schließt im Osten an den Felsen und im Westen an den bestehenden Tunnel (NL12) an.

FACTS

Standort	Stockholm , Schweden
Status	fertiggestellt
Bauvolumen (Wert unserer Leistungen)	165 Mio. EUR
Baubeginn	Dezember 2007
Fertigstellung	Dezember 2014
Auftraggeber	Trafikverket

LEISTUNGEN

- Strassenbau
- Tunnelbau
- Verkehrstunnels
- Infrastruktur