Norra Länken 12 och 22



KORT BESKRIVNING

Norra Europas mest trafikerade knutpunkt.

PROJEKTET

Projekteringen utfördes av Technisches Büro, Implenias, dåvarande Bilfingers, interna Structural Design avdelning. Etapp Norra Länken 12 vid Norrtull är en del av Norra Länken i Stockholm och vi tillsammans med Peab genomförde projektet i ett konsortium som en totalentreprenad med ansvar för såväl projektering som byggnation. Projekteringsuppdraget uppgick till cirka 20 miljoner kronor.

Etapp NL12 är en cut and covertunnel med två betongtunnlar som rymmer 3+3 filer av E20. Den totala längden är 350 meter. Ovanpå tunnlarna byggdes en cirkulationsplats samt en temporär och en permanent järnvägsbro i stål (> 400 m). NL12 var ett av de mest utmanande delprojekten av hela Norra Länken på grund av de svåra geotekniska förhållanderna och den tunga trafiken med cirka 120 000 fordon/dygn. Stödkonstruktionen utgjordes av grävpålar (secant piles) som bakåtförankrades med hjälp av MAI-ankare samt en tätplatta av undervattensbetong som förankrades i berg. Vid grundläggningsarbetena med pålning och schaktning utfördes omfattande bullerdämpande åtgärder. Projektets geografiska läge i Stockholms innerstad ställde höga krav på bullernivå och tider för bullerskapande arbeten.

MER INFORMATION

Etapp NL22 vid Bellevue parken är en del av Norra Länken i Stockholm. Implenia Sverige, dåvarande Bilfinger Berger, tilldelades projektet i början av 2010 för en summa på 320 miljoner kr. Det är en cut-and-covertunnel med en total längd på 220 m plus 40 m tunneldrivning i berg. Den här delen av Norra Länken projektet går igenom ett mycket känsligt område (del av nationalpark). Utöver nationalparken så var projektet även beläget i direkt anslutning till en trafikerad

järnvägsmiljö i form av Värtabanan. Värtabanan trafikerades dagligen av upp till 500 meter långa godståg. Arbeten på och invid järnvägsanläggningen behövde bedrivas så att tågtrafiken kunde pågå utan störning. Stödkonstruktionen bestod av grävpålar som bakåtförankrades samt med delvis invändig stämp. Därefter göts undervattensbetong för att kunna torrlägga gropen. Tunneldelen göts med bottenplatta och vägg samt tak göts var för sig. Betongtunneldelen ansluter mot berget i öst och mot befintlig tunnel (NL12) i väst.

FAKTA

Plats	Stockholm , Sverige
Status	Färdigställd
Projektvolym	165 M EUR
Byggstart	December 2007
Färdigställande	December 2014
Beställare	Trafikverket

TJÄNSTER/ARBETEN

- Väg- och järnvägsbyggnad
- Tunneldrivning
- Trafiktunnlar
- Infrastruktur