



# Göteborg nästa!

Västlänken är det största stenprojektet i västra Sverige på flera decennier. Den nya stenen ska bland annat bilda ett nytt entrégolv till Göteborg och knyta samman en hel region, på väg mot framtiden.

TEXT **PETER WILLEBRAND** FOTO **CHRISTER OLSSON**

**DET ÄR SVÅRT** att hitta ett samtida svenskt infrastrukturprojekt som är och har varit så politiskt laddat som Västlänken i Göteborg. Projekt som Slussen och Östermalmstorg i Stockholm har förvisso inte heller saknat starka känslor, politiska utspel och profilerade debattörer, men inte alls på samma nivå som i Göteborg. Det har till och med bildats politiska partier med syfte att stoppa projektet.

Västlänken har även dragits med omfattande fördyringar och förseningar. Senaste exemplet är etappen Kvarnberget där entreprenören och det internationella konsortiet AGN Haga lämnat utan att åtgärda felen som uppdagades vid slutbesiktningen i början av sommaren. Trafikverket har tvingats upphandla en skyddsentreprenad för att säkra arbetsområdet i avvaktan på att hitta en



De anländande resenärerna möts av ett stationsrum med ljusgrå silkesborstad Oppdalskiffer som täcker väggar och pelare. Golvet består av en grön granit från Österrike, Ekebergsmarmor och Grå Bohus Silver.

juridisk lösning under hösten.

– Det här påverkar inte Västlänken i stort men det kommer innebära att överlämnningen av markytorna till staden skjuts framåt en till två månader, sammanfattade projektledaren Markus Rangmar, när det blev känt att AGN lämnat.

**DELETAPP KVARNBERGET** (etapp 3) utgörs av en cirka 560 meter betongtunnel som ansluter till deletapp Centralen i nordöst och till deletapp Haga i söder. Kvarnberget ingår i den del av Västlänken som planeras att öppna år 2026. Tågen ska då passera Centralen och fortsätta in i Kvarnberget som blir en vändplats.

Västlänken är också en av de största stenprojekten i västra Sverige på flera decennier, ett slags motsvarighet till Slussen i Stockholm.

– Det här är det största stenprojektet i vår region på 30 år, säger Christer Olsson, vd för stenentreprenören Kungsälvs Natursten som ska tillverka och montera cirka 20 000 kvadratmeter natursten till golv och fasader tillsammans med flera partners.

– Vi har hittills monterat några mindre fasader på servicebyggnader, men efter årsskiftet så börjar de riktigt stora stenarbetena. Då ska vi bland annat montera cirka 10 000 kvadratmeter golv i Västlänkens nya underjordiska station Centralen, med stensorterna Pannonia Green (en grön granit) från Österrike, Ljus Ekebergsmarmor och Grå Bohus Silver. Utöver det monterar vi cirka 5000 kvadratmeter Oppdalskiffer på fasader.

En av de tidigare och numera avslutade stenarbetena är den servicebyggnad med en råkilad granitfasad som ingår i

## Västlänken i korthet

Västlänken är en dubbelspårig järnvägsförbindelse som går under centrala Göteborg. Järnvägsförbindelsen kommer att bli åtta kilometer lång varav sex kilometer kommer att gå i tunnel. Tre underjordiska, fyrspåriga stationer byggs vid centralstationen, Hagakyrkan och Korsvägen. Beställare är Trafikverket.





FOTO: ALEXANDER TISELL



FOTO: CHRISTER OLSSON



FOTO: CHRISTER OLSSON

Kvarnbergets servicebyggnad har en råkilad granitfasad, cirka 300 kvadratmeter med Tossene Grå Bohus och Skarstad Röd Bohus. Stensorterna återkommer i markhällar, gatsten, blocksteg och mindre fasadytor.



Nya Centralen kommer att ligga strax norr om Göteborgs befintliga centralstation och ansluta till den via Nils Ericson-terminalen, med fyra nya järnvägsspår och två perronger.

etappen Kvarnberget, och som alltså står under skyddsentreprenad.

– Den råkildade fasaden är cirka 300 kvadratmeter. Vi har även lagt markhällar, gatsten blocksteg och mindre fasadytor. Stensorterna är Grå och Rödgrå Bohusgranit, säger Christer Olsson.

En av de stora övergripande idéerna med både Västlänken och den nya Centralen är att öppna upp den genomgående trafikflöden i flera riktningar. Nuvarande Centralen fungerar som en så kallad säckstation dit tågen åker in och vänder. Med den nya Centralen kan tågen kunna passera vidare mot nya destinationer.

Stationen kommer att ligga strax norr om Göteborgs befintliga centralstation och ansluta till den via Nils Ericson-terminalen, med fyra nya järnvägsspår och två perronger.

**FÖR NICLAS NYDEWALL**, uppdragsansvarig arkitekt på Kanozi Arkitekter, är det inte minst viktigt att stationen fungerar som en välkomnande entré till staden Göteborg. Han betonar att stenen har en viktig roll i att förstärka och förena den nya stationsdelen med den befintliga, samt med stadens identitet och historia.

– Den nya delen av centralen är direkt länkad till den befintliga delen och Nils Ericson-terminalen, och vi ville skapa samma typ av starka stenkänsla som präglar dem, ett slags naturlig övergång i dubbel bemärkelse, säger han.

Rent rumsligt möts de anländande resenärerna av ett stationsrum där ljusgrå silkesborstad Oppdalskiffer täcker väggar och pelare.

– Tanken är bland annat att skiffern ska bidra till att lyfta fram det öppna och ljusa mittstråket som både ger överblick och markerar rörelseriktningar, samtidigt som entréerna i stationsrummet knyts samman.

Skiffern återkommer även servicechakt och teknikbyggnader.

**NÄR DET KOMMER** till golvet handlar mycket om att både skapa tillgänglighet och zoner som markerar olika tempon på platsen.

– Vi har arbetat mycket med kontraster. Det är också därför vi valt den gröna graniten som både har ett jämnt utseende och en ton som bildar en stark kontrast till Ekebergsmarmorn och den ljusa graniten i ledstråk och varningsytor.

Materialen är noga utvalda för att främja en känsla av trygghet.

– Vi har bland annat genomfört tester av kontrasternas nivåer. Graniten som är mörkast grön kommer att läggas i anslutning till ledstråk och varningsytorna vid spåren för att nå maximal effekt. säger Niclas Nydewall.

Kanozi utformar även stationen vid Korsvägen, också den under jord. Hela Västlänken ska om allt går enligt plan vara färdigbyggd 2030.

– Arkitektonisk är det en komplex balansgång där gestaltningen möter byggtekniska utmaningar. Stationerna ska klara ökad trafik, ökad tillgänglighet och framtida klimatförändringar med stora skyfall. ■



**Projekt:** Västlänken

**Beställare:** Trafikverket i flera etapper

**Arkitekt:** Kanozi, etapp Stationen och Korsvägen

**Stenentreprenör:** Kungsälvs Natursten

**Stenleverantör:** Borghamnsten, Hallindens Granit, Nordskiffer, m fl.