



Förstärkning till projektet

Ny projektchef, biträdande projektledare och byggladare

"Jag har ett stort engagemang eftersom stora anläggningsprojekt är så väldigt spännande!"

- Ulrika Hamberg, projektchef

Ulrika Hamberg är ny projektchef efter Marielle Svan, som i somras gick vidare till nya utmaningar. Ulrika är utbildad bergsingenjör och projektledare och har tidigare varit projektledare för Förbifart Stockholms tunnlar under Lovön och för Tvärbanan till Solna.

- Jag har lång erfarenhet av olika roller i stora projekt och har därmed en ganska bra känsla för vad som fungerar eller inte. Dessutom har jag ett stort engagemang eftersom stora anläggningsprojekt är så väldigt spännande, svarar Ulrika på frågan om vad hon kommer kunna bidra med i Mälarpjektet.

Curt Nilsson är biträdande projektledare, en ny roll inom Mälarpjektet som ska stärka upp projektledningen tillsammans med projektledare Henrik Berg. Curt är utbildad civilingenjör (väg och vatten) och har under sin yrkeskarriär arbetat internationellt i 15 år. I entreprenörsleden i Sverige har han arbetat som platschef/entreprenadschef och på beställarsidan har han arbetat som projektledare och projektchef.

- Med över 25 års erfarenhet av genomförande av entreprenader, både på beställarsidan och på entreprenörssidan kommer jag att kunna bidra till att Mälarpjektet genomförs på ett bra sätt vad avser kvalitet, miljö och arbetsmiljö, säger Curt.

Jan Axelsson tillträder rollen som byggladare/installationssamordnare mekanik/automation. Jan är utbildad ingenjör (maskin) och har tidigare arbetat som installationssamordnare, maskinbyggare, serviceingenjör, konstruktionsansvarig och projektledare.

- Jag kan bidra med installationsplanering/ledning, designkrav, riskgranskningar, testning (FAT/SAT) CE-märkning, det vill säga hur man använder maskindirektivet och till vad, säger Jan.



Byggropen på Slussholmen schaktas ur

Byggropen på Slussholmen, där den norra slussporten ska byggas på den västra sidan av kanalen, är färdigspontad. Den är ca 30 x 50 meter stor. Nu schaktas den ur för att få det djup, ca 16 meter, som krävs för att kunna bygga slussporten.

En schaktkran lyfter schaktmassor till en yta varvid en grävmaskin lägger över massorna på lastbilar, som körs till Högborg och lastar av massorna där på anvisad plats.

- För säkerhetens skull behöver den lilla besöksplattformen vid byggropen på Slussholmen stängas av tillfälligt, då maskiner arbetar väldigt nära plattformen. Plattformen kommer att öppnas igen när det är säkert att vistas på den igen, säger Christer Westergren, bygglédare sluss, Sjöfartsverket.

Efter det att byggropen är urschaktad kommer en betongkaka att gjutas på dess botten innan avvattning sker och slusskonstruktionen kan byggas i torrhet i gropen. När slusskonstruktionen är färdigbyggd ska den flottas ut i kanalen till mottagningsgropen, som schaktas ur på andra sidan kanalen.

Genom att använda det här tillvägagångssättet kommer inte sjötrafiken påverkas i lika stor utsträckning som om slusskonstruktionen skulle byggas direkt i vattnet. För vissa arbetsmoment kommer det att krävas kortare avbrott i fartygstrafiken.

Mälarpjektet

Mälardalen är en växande region där stora mängder gods hanteras dagligen. Det ställer krav på väl fungerande sjötransporter. Genom att öka säkerheten och förbättra framkomligheten i Södertälje kanal samt i farlederna i Mälaren kan större fartyg trafikera sträckan till Västerås och Köping. Det skapar förutsättningar för att mer gods kan gå sjövägen, vilket minskar utsläpp och avlastar vägnätet och järnvägen. Läs mer om projektet på www.sjofartsverket.se/malarprojektet