

# Färgprakt i lila

**På järnvägsbygget i Varberg är det högt tempo. Ett dubbelspår ska igenom staden utan att påverka för mycket på järnvägstransporter och stadsliv. Några maskiner sticker ut i kategorin där det annars mest handlar om gula maskiner. Stråvalla Maskinstation AB kör med lila.**

Av Bo Norvinge (text och foto)

**J**ust nu bygger Trafikverket dubbelspår och tunnel rätt genom Varberg. Projektet kom i gång vid årsskiftet och ska råda bot på en av de sista etapperna med enkelspår på Väst-kustbanan. När dubbelspåret är på plats kan kapaciteten på sträckan mellan Göteborg och Lund att öka.

Det är med andra ord ett omfattande byggprojekt, inte minst då tre kilometer dubbelspår ska gå under staden. Och självfallet får ju inte jobben påverka allt för mycket. Järnvägstrafiken måste rulla på, näringslivet ska fungera och invånarna vill leva som vanligt.

Det är Implenia Sverige AB som är entreprenör för byggprojektet. Det är mycket som ska göras och många olika maskiner och lastbilar sysselsätts. Det är Stråvalla Maskinstation tillsammans med Lerbergs Entreprenad som står med maskinerna på den norra delen av arbetsområdet.

## Sticker verkligen ut

Stråvallas maskiner utmärker sig bland maskinerna på byggarbetsplatsen. De är lila och sticker verkligen ut bland maskinerna i olika nyanser av gult.

När Trucking Scandinavia kommer på besök är det minst sagt intensivt. →

I botten fyller Mattias Johansson upp med skumglas. Det är egentligen den lättare biten. Under flera dagar gick CAT 330 dygnet runt under utschaktningarna. För att jämna ut skumglaslet används planerbalken. Den är ett hemmabygge och används oftast till att lägga ut järnvägsmakadam.



Per-Erik "Pelle" Johansson driver med stor framgång Stråvalla Maskinstation tillsammans med brodern Sven-Olof.



Med firmans näst senaste maskin, en CAT 330 lägger Mattias Johansson tvärkanalisation med QA4-kanal för elkablar. Det ska mätas noggrant så det kommer på rätt nivå.



Linus Svensson levererar 0-90 med Stråvallas Volvo FH kassettekipage. Materialet kommer från Rolfstorp så det blir några lass per dag.



## Korta fakta

Stråvalla Maskinstation AB i Varberg grundades 1985 och drivs av bröderna Sven-Olof och Per-Erik Johansson.

Pappa Bertil Johansson hade maskinstation inom jordbrukssektorn på 60-talet. Under 70-talet blev det en traktorgrävare.

För sex år sedan investerades i en ny anläggning med kontor och verkstad, och företaget har sedan dess expanderat kraftigt. Idag består maskin- och fordonsparken av 17 grävmaskiner, 3 hjullastare, 2 bandschaktare och 6 lastbilar. Ett tjugotal anställda ser till att alla är i gång.

Några av företagets större och återkommande kunder är Varbergs Energi, Skanska, Mark & Energibyggarna, Harry Johnsons Trädgårdsanläggning, Etikhus, NCC, Implenia Sverige AB, Jonab, Renta, MTA och ett antal byggfirmor från trakten.







Chrisse Johansson kör firmans Doosan DX255LC från 2017. Den har nu gått 5.000 timmar och Chrisse har kört den sedan 2019. Just nu är det på dagvattenledningen.



På Jonabs arbetsområde där ett industrispår ska anläggas får Christoffer Svensson stacka bärlager med sin Volvo L90H från 2020.



Där hjulgrävaren inte med säkerhet skulle klara uppdragen ställdes i stället firmans Volvo EC240EL från 2011 på plats. Här ska betongtunneln övergå till bergtunnel.

## ” Att köra 12-timmarspass på natten suger på krafterna, men nu är det lite lugnare och jag kan ägna mer tid till företaget. ”

→Från Valborgsmässoafton och en dryg vecka framåt stängdes tågtrafiken över arbetsområdet av helt. Då gick flera av maskinerna dygnet runt.

Två av spåren lyftes bort och den gamla banvallen schaktades bort.

– 15.000 ton har schaktats ur på några dygn och nu ska vi fylla igen med 20.000 ton 0-90

och 22.000 kubik skumglas, säger Per-Erik ”Pelle” Johansson som tillsammans med sin bror Sven-Olof driver Stråvalla Maskinstation.

Pelle har kört firmans CAT 330 på nattpassen och dagtid kördes maskinen av Sven-Olofs son Mattias.

– Att köra 12-timmarspass på natten suger på krafterna, men

nu är det lite lugnare och jag kan ägna mer tid till företaget, säger Pelle.

### Klar inom åtta veckor

Tidspress är det fortfarande och spårjobbet ska vara klart inom åtta veckor, men maskinerna ligger bra till i nuläget. Efter midsommar ska tågen däremot rulla på det nya spåret. Då kan

också det andra spåret rivas upp följt av samma procedur med urschaktningar och i med fräsch 0-90 och skumglas, innan ny räls läggs på plats.

Allt blir som nytt och passar fint ihop med den nya Getteröbron som invigdes i höstas. Norr om den håller också den nya godsbangården på att anläggas. Med den förbereds också →





Nicklas Bergqvist kör en kompakt Volvo ECR235EL. Flytten av Implenias etablering förbereds och vattenledningarna behöver grävas fram.



– Det är en stor utmaning att stänga av järnvägen. Arbetet blir mycket intensivt under en kort period, säger Johan Adolfs-son, arbetsledare järnvägs mark på Implenja Sverige.

Nicklas Arvids-son servar på stationsområdet med en Volvo EW160E hjulgrävare men kan snabbt hoppa över till bandmaskinen i tunnelschaktet.



Rickard Nilsson kör Stråvallas L90H hjullastare från 2017. Med planerings-skopan konverterad med extra gavlur trycks materialet effektivt ut.



Jan Andersson kör på en norra delen av projektet med firmans CAT D6N LGP bandschaktare. Den är inte lila, utan CAT-gul.

## ” Enligt planerna ska tågen börja rulla på de nya spåren i slutet av 2024 och projektet vara helt klart år 2025. ”

→ för att hamnen så småningom ska flyttas norrut så att staden kan växa sig ut mot havet i den nya stadsdelen Västerport.

Stora förändringar sker i de centrala delarna.

Ett omfattande område innefattande den gamla bangården och stationsområdet är inhägnat.

Uppstaplade containers och höga plank utgör bullervallar

och avgränsningar som tydligt skiljer stadens vanliga puls från byggarbetsplatsens intensiva aktivitet med borrhningar, grävningar och transporter.

### Nedsänkta plattformar

Järnvägsspåren ska läggas i 900 meter betongtråg in till den nya stationen. Stationsområdet med nedsänkta plattformar hamnar

150 meter norr om dagens station, och det gamla stationshuset från 1880 kommer få andra funktioner än under de senaste 140 åren i järnvägens tjänst. Spåren kommer att fortsätta söderöver i en 350 meter betongtunnel innan den övergår i en 2,8 kilometer lång bergtunnel under stora delar av Varberg. I söder kommer järnvägen att titta

ut i Breared, men där sköts entreprenaden av Tängabergs Schakt och Stenssons Entreprenad.

Enligt planerna ska tågen börja rulla på de nya spåren i slutet av 2024 och projektet vara helt klart år 2025. Stråvalla Maskinstations iögonfallande lila maskiner kommer med andra ord synas på det norra området ett bra tag framöver. □