



De sista förberedelserna inför att spränga brostödet, som nu gör att farleden i Göta älv är stängd. Klicka vidare för att se när brostödet flyger i luften. Bild: Stefan Berg 1/4

 Den här artikeln kan bara du som prenumererar läsa.

Sprängaren ville avbryta – betong och bråte regnade ner på kajen

Göteborg • Det fanns varningssignaler inför sprängningen av Göta älvbrons fundament. Men de ignorerades. Det menar Drive Entreprenad, som utförde arbetet.

– Vi uttryckte vår oro redan från början – att vi inte skulle hinna – och att detta inte kommer att bli bra, säger företagets vd Veor Åhlander.

Resultatet blev en avstängd farled, ett försenat rivningsarbete och skadeståndskrav mot Göteborgs kommun.

Dessutom skickades bråte och betong iväg som projektiler och landade på kajkanten.

Filip Kruse

🕒 20:56 - 25 nov, 2021

På måndagskvällen förra veckan står GP:s fotograf Stefan Berg redo med kameran uppe på Hisingsbron. Han arbetar med ett längre projekt och dokumenterar arbetet med att riva den gamla bron. Att det första brostödet ska sprängas och rivas är ett ganska givet tillfälle att försöka ta en bild.

– Jag fick veta att det hela skulle ske klockan 21. Sedan fick jag information om att man skulle spärra av hela bron och även runt Läppstiftet. Det är ett ganska stort område och det verkade i princip omöjligt att hitta någon bildvinkel för att få till en vettig bild, säger Stefan Berg.

Tidspress

Vid samma tidpunkt pågick arbetet inför sprängningen för fullt inne i det 2 200 ton tunga betongfundamentet. Efter ett tag står det klart att förberedelserna inte kommer vara genomförda till utsatt tid, 21:00. Företaget Drive Entreprenad arbetar med att aptera laddningarna och få ordning på de sista detaljerna.

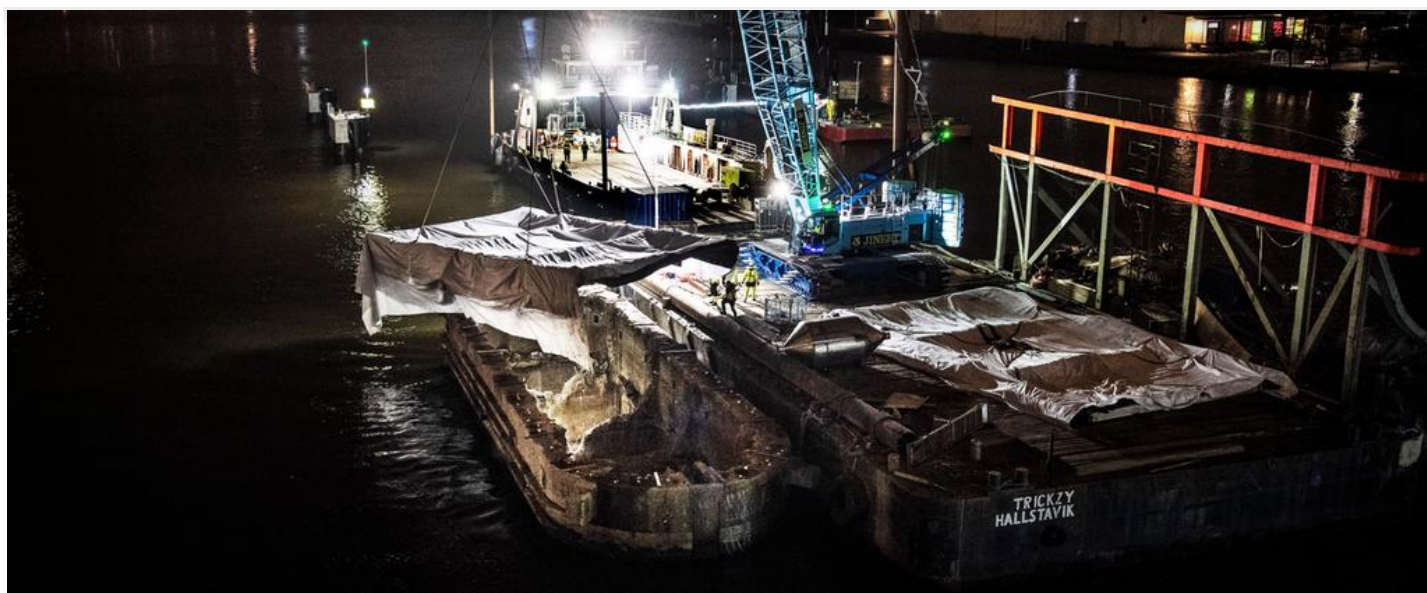
ANNONS

Arbetet sker under stor tidspress. Drive Entreprenad fick tillgång till arbetsområdet klockan 15:00 på söndagen och jobbade söndagskvällen och från 06:00 på måndagsmorgonen, enligt Veor Åhlander, vd för företaget.

– Vår roll är att borra, ladda och spränga. När vi kom dit skulle bjälklag och mellanväggar vara borta så vi kan komma åt och borra. Det var inte gjort. Så vi borrade det vi hann och laddade. Men vi ifrågasatte om det verkligen var lämpligt att fortsätta. Men den allmänna uppfattningen var att det inte fanns tid.

Det börjar närma sig midnatt och Stefan Berg börjar fundera på att åka hem istället. Men han åker istället ner till Gullbergs strandgata, en beprövad plats att fotografera GP:s nyårsfyrverkeri, med Göta älvbron i förgrunden.

– Där hittar jag en glugg genom den nya bron där det här fundamentet, pelarstöd fem, syns.



Sprängmattorna, som ska dämpa explosionens verkan på omgivningen, lyfts på plats. Bild: Stefan Berg

Sprängmattorna når inte ner

Drive Entreprenad är färdiga med sin del av arbetet vid 22:00 på måndagskvällen. Då har även sprängmattorna med hjälp av lyftkran placerats ovanpå brofundamentet. De består av utfläkta, begagnade lastbilsdäck som bildar ett lapptäcke och hålls ihop av ståltråd. Sprängmattorna används för att dämpa explosionens verkan. Men mattorna är inte tillräckligt långa för att nå ner till vattenytan, vilket de borde, utan slutar 80 centimeter ovanför.

ANNONS

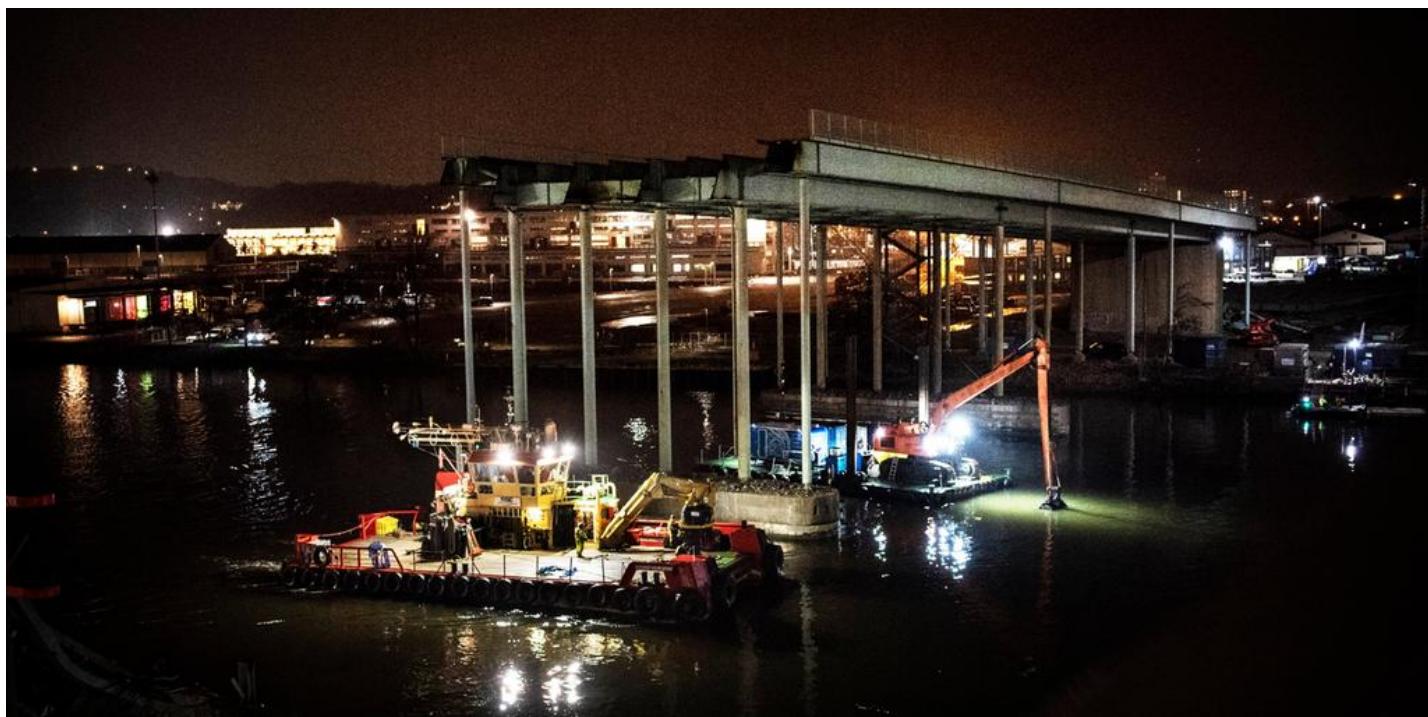
Veor Åhlander.

Snart ska den långa väntan löna sig för Stefan Berg på kajkanten borta vid Holmens.

– Jag tänker att jag får väl stå här någon timme. Klockan blir 01, 02 och jag tänker att vid 03:00 får det vara nog. Men just då börjar det tjuta. Sedan kommer smällen. Och efter det hörs hur betong och annat regnar ner. Man hör hur det klingar till när det träffar antingen bro eller kaj.

Bilderna på explosionen bekräftar också det Stefan Berg hörde.

– Studerar man bilderna ser man ju den här bråten flyga iväg som projektiler, säger Stefan Berg.



Så här såg det ut vid brostödet under måndagskvällen. Bild: Stefan Berg

Runt stödet har ett säkerhetsavstånd på hundra meter upprättats. När det smäller befinner sig Veor Åhlander inne i ett av de trapptorn på den nya bron som nu ska rivas. När han kommer ut ser han hur betong flugit hela vägen till kajkanten.

– Som tur var blev ingen skadad och inget gick sönder. Men vi borde avbrutit innan. Det är något jag ångrar.

Köp din resa på sj.se eller i
vår app.

LÄS MER: [Sprängningen av Göta älvbron gick fel – lamslår sjöfartsnäringen](#)

Dåligt förberedda

Konsekvensen av sprängningen blev att farleden till Vänern, som klassas som riksintresse för sjöfart, hållits stängd. Enligt Göteborgs trafikkontor beror det på att det är för stora betongblock i vattnet, som kräver mer kraftfull utrustning för att få upp. Den utrustningen har nu anlänt och började användas under onsdagen. Men Veor Åhlander håller inte med om att rivningen resulterade i oväntat stora betongblock.

– Man borde ha förberett sig bättre. Då hade detta inte varit ett bekymmer. Vi pratar om 2 000 ton betong med 200 ton armering. Det är inget man gräver upp hur som helst. Vi gjorde exakt som vi sa att vi skulle göra. Att det skulle bli stora bitar visste alla om.



Veor Åhlander menar att även om sprängningen fått bästa tänkbara utfall och betongen sönderdelats i ännu högre utsträckning är det högst tveksamt om rivningsmassorna hade kunnat tas upp utan tyngre utrustning.

– Även om allt gått fenomenalt bra och vi hade fått halvmetersstora bitar så sitter de där bitarna ihop med tusentals andra bitar via armeringsjärn. Vi pratar ändå om ett fundament stort som ett trevåningshus. Jag tycker att man har tagit för lätt på det här redan från början.

Trafikkontoret har också sagt att de inte kan utesluta att det finns sprängmedel kvar i älven. Det avfärdar Veor Åhlander bestämt.

– Det är nonsens. Vi har skjutit med elektroniska tändare. I samma millisekund som tändaren detonerar skickar den tillbaka en signal för att bekräfta just det. Så vi vet att allt sprängmedel har gått av. Det har inte heller hittats något sprängmedel, varken med dykare eller i de massor som tagits upp. Så det där är bara trams.

LÄS MER: [Delar av Hisingsbron måste rivas](#)

Trafikstockning på havet

Utanför Göteborg väntade under torsdagen sju fartyg på att få nyttja farleden upp genom Göta älv. Två fartyg valde att gå till andra hamnar. Beslutet att hålla farleden stängd togs av Sjöfartsverket – trots att farleden varit uppröjd i flera dagar.

Skanska föreslog tidigare i veckan att placera en pråm ovanför sprängmassorna som ett påseglingsskydd. Men farhågan från Sjöfartsverket har varit att förbipasserande fartyg kan skapa ett sug som drar in rivningsmassor i farleden och att nästa fartyg som passerar då kan riskera att gå på betongklumpen.

Långt in på torsdagskvällen arbetade fortfarande Skanska med att säkra farleden genom så kallad ramning. Då dras en balk parallellt med botten genom vattnet för att upptäcka eventuella hinder. Men vid 20:30 på torsdagskvällen hade Sjöfartsverket fortfarande inte gjort bedömning att farleden är säker att trafikera.



Peo Halvarsson, projektchef på Skanska på Bananpiren. Bild: Mia Höglund

Peo Halvarsson är Skanskas projektchef för Hisingsbron och rivningen av Göta älvbron. Han menar att pressade tidsramar är en del av jobbet men att det aldrig får innebära att man tummar på säkerheten. Han kände inte till att Drive Entreprenad ville skjuta upp arbetet.

– Att kompromissa på säkerheten, det gör vi aldrig. Det har inte nått mig att de velat skjuta upp sprängningen. Det har jag aldrig hört.

Kan det finnas en risk att det varit en sådan tidspress, med andra faktorer som farledsavstängningar i beräkningarna, att man gick för fort fram här?

– När en sådan här sak inträffar gör vi en rigorös utredning av orsakerna. Det håller vi på att göra nu med intervjuer av alla berörda parter. Sedan sammanställer vi det för att bli bättre på det vi gör. Det är för tidigt nu att säga att det var si eller så, säger Peo Halvarsson.

Under onsdagen har Skanska skannat av botten och tagit fram en bild i 3D av de rivningsmassor som finns kvar. De bilderna ska nu analyseras. Efter det hoppas Peo Halvarsson att det finns en mer tillförlitlig prognos för hur arbetet ska fortsätta.

– Det kommer inte påverka arbetet i slutändan. Vi löser det också. Vissa moment kanske blir lite besvärligare men det kommer inte påverka slutförandet.

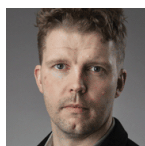


Veor Åhlander, vd för Drive Entreprenad. Bild: Privat

För Drive Entreprenad återstår ett stort arbete. Ytterligare fyra fundament ska sprängas. När det kan ske är oklart. Men Veor Åhlander känner sig uthängd och tycker det är oförtjänt att ensam bära hundhuvudet för ett arbete som gjorts av flera parter och där hans företag bara stått för en del.

– Jag är inte ute efter att hänga ut någon annan men det är fel att allt ansvar ska hamna på oss, som entreprenör i tredje och sista ledet. Det är inte rättvist.

LÄS MER: [Här rivs 200 meter av Götaälvbron – tas iland efter detonation](#)



TEXT

Filip Kruse

filip.kruse@gp.se

Följ

Vill du veta mer om hur GP arbetar med kvalitetsjournalistik? Läs våra etiska regler [här](#).

Ämnen i den här artikeln

[Stadsplanering](#)

Följ

[Sjöfart](#)

Följ

Dela

Dela

[Kopiera länk](#)

Kommentarer

Kommentera artikeln