



Artikel hämtad från Byggvärldens webbtjänst.  
Publicerad: 2008-11-25 09:07

# Han leder Stockholms jätteprojekt

**Hans uppdrag är att styra ett enormt järnvägsprojekt rakt igenom och under Stockholm. Under hans ledning ska en sex kilometer lång tunnel sprängas och 16 miljarder spenderas. Kjell-Åke Averstad är projektchef för Citybanan.**

Trots det stora ansvaret som vilar på hans axlar ger Kjell-Åke Averstad intryck av att vara en lågmäld och lugn person. Han verkar inte rubbas lätt av stress eller motgångar.

Den här fredagen börjar 07.30 med ett produktionssamordningsmöte i Solna. Här träffas ledarna för Citybanans fem delprojekt, samt en del personer som ansvarar för stödfunktioner.

Sju män och en kvinna sitter samlade runt det avlånga bordet. Kjell-Åke Averstad sitter i mitten, antecknar i föregående mötes protokoll och tittar över läsglasögonen när han lyssnar på de övriga. Han är prydligt klädd i mörk kostym och blårandig skjorta.

Punkt efter punkt betas av. Kvalitetssäkring, informationsfrågor, arrendenivåer, kostnad för överdäckning, sprängtider och detaljplaner avlöser varandra.

Efter ett par timmar har alla frågor dryftats. Tid och plats för nästa produktionssamordningsmöte bokas, sen bär det av till nästa möte för Citybanans projektchef.

– Vi har avtal med staden, landstinget och SL om hur det här ska gå till. Det är väldigt mycket att samordna med andra parter, säger han.

Nu ska han till SL:s huvudkontor för att möta representanter från Regionförbundet i Uppsala. I vanliga fall åker han kollektivt, men i dag får han skjuts med Byggvärldens fotograf.

Citybanan fick stora rubriker i somras, när projektet drabbades av ett bakslag i Högsta domstolen. Rätten beviljade inte prövningstillstånd när Banverket överklagade avslaget från Miljööverdomstolen för vattenverksamhet i en arbetstunnel. Efter HD:s beslut räknar Banverket med att projektet blir mellan 200 och 300 miljoner kronor dyrare.

Även järnvägsplanen och detaljplanen för tunneldelen har överklagats av privatpersoner och bostadsrättsföreningar och ligger nu hos regeringen för avgörande under hösten. Men det var "helt enligt plan", säger Kjell-Åke Averstad.

– Så här stora planer mitt i city överklagas alltid. För att vara en så stor och komplex plan så är det få överklaganden.

Innan järnvägsplanen har vunnit laga kraft kan inte de stora arbetena på Citybanan sätta igång. Det som pågår just nu är i stället förberedande arbeten, visserligen ganska stora anläggningsjobb; att bygga arbetstunnlar, flytta ledningar, flytta trafik, bygga om i tunnelbanan och flytta spår i Tomtebodan.

Så fort som järnvägsplanen är godkänd är Banverket redo att sätta spaden i jorden för de större arbetena.

– Men starten är planerad till efter årsskiftet, säger Kjell-Åke Averstad.

Vid halv elva kliver Kjell-Åke Averstad in på SL:s luftiga huvudkontor, anmäler sig i receptionen och blir visad till Regionförbundets konferensrum.

– Regionförbundet har begärt att jag ska prata om projektet. De är väldigt positiva till Citybanan och ser oss som en jätte viktig del av utvecklingen. På så sätt är de bundsförvanter, säger Kjell-Åke Averstad.

Margareta Rönnblom, tjänsteman på förbundet, kommer ut och möter honom med en kram.

Sedan drar Citybanans projektchef igång sin Power Point och börjar berätta om projektet. Han börjar med en bild från Sammanbindningsbanan som öppnade 1871.

- Jag brukar alltid visa den här bilden, säger han och berättar att man då byggde två spår.
- Det är två spår i dag också, men då passerade tio tåg per dag och i dag passerar 550 tåg per dag. Det är överbelastat och i dag säger vi nej till trafik. Nu har vi gjort allt som är tekniskt möjligt med dubbelspårssträckan från Stockholm södra till Stockholm central.

Det har varit stort intresse för Citybanans upphandlingar.

- Från att ha varit darrigt i början ser vi nu att både svenska och internationella bolag är med och lämnar anbud.

Frågan ställs om Dennispaketet hade varit bättre än Citybanan.

- Det här är mycket bättre, men mycket dyrare, blir Kjell-Åke Averstads svar.

Han tackas med en bok av Gösta Knutson för sin föredragning och skyndar vidare till en salladslunch på sin egen arbetsplats i höghuset i Klarakvarteren. Eventuellt ska han till näringsdepartementet också på eftermiddagen.

- Det är en ganska typisk dag med interna och externa möten. Alla möten är viktiga för att projektet ska ha politisk förankring.

För att undvika att bli för uppbokad av möten brukar han lägga in "egen tid" i almanackan, det vill säga tid för att reflektera och förbereda sig.

Kjell-Åke Averstad styr över Stockholms längsta byggprojekt, både i längd och tid. Han tycker att det är en stimulerande och utmanande uppgift.

- Jag tycker att det är kul att ta det ansvaret, säger han.

Arbetet innebär en hel del stress, men han tycker att han har ett roligt jobb.

- Ja, absolut. Det är fart, det händer saker. Man träffar mycket positiva människor och det är ju något väldigt positivt vi ska göra. Och vi bygger broar och tunnlar, det går att se resultatet av det vi gör, även om det kan ta lång tid.

Han är stresstålig men om för många saker går i fel riktning kan han ändå bli stressad. HD:s utslag var dock inte ett sådant exempel:

- Jag tycker det är jätteilla när HD inte ger oss det stöd vi behöver i principfrågan. Jag blir jättestörd professionellt, men det är bara att acceptera, säger han.

Kjell-Åke Averstad är pendlare och tar tåget från Stuvsta varje dag.

- Jag är väl medveten om behovet av spårutbyggnad. Det är tufft att vara pendlare, det är väldigt trångt. Fast det är ju positivt att så många åker kollektivt i Stockholm.

Kjell-Åke Averstad är uppvuxen i Huddinge tillsammans med fem syskon. Pappan var yrkesmålare, egen företagare och amatörkonstnär, mamman var hemmafru.

- De kämpade för att vi skulle skaffa oss bra utbildning.

Ett tag funderade han på att satsa på arkitektur.

- Jag har väl nån ådra som farsan hade.

Men valet föll till slut på civilingenjörsutbildning med inriktning mot väg och vatten. Och det valet har han inte ångrat.

- Är man och bygger nåt kan man se det efteråt. Det är samhällsbyggnad jag har hållit på med.

### Kjell-Åke Averstad



**Ålder:** 55 år.

**Familj:** Gift med Annette, två utflyttade söner; Thomas, 28 år, och Joen, 24 år.

**Bor:** I villa i Stuvsta, utanför Stockholm, men ska flytta till lägenhet i Nacka till våren.

**Fritidsintressen:** – Träffa bekanta och familjen, spelar golf, försöker resa på semestrarna. Det är kul att hålla på med huset om man inte har tvånget på sig i alla lägen. Jag kan inte stressa privat också.

**Utbildning:** Civilingenjör med inriktning mot väg och vatten.

**Karriär:** Arbetsledare på JM, konsult på Viak (som senare blev Sweco), projektledare och regionchef på Banverket.

#### Fakta / Citybanan

Citybanan omfattar en **sex kilometer lång tunnel, två underjordiska stationer och en järnvägsbro** i Årsta. Citybanan byggs i etapper under ungefär nio års tid.



Tunneln kommer att sträcka sig från **Stockholm södra station till Tomtebodan**. Två nya stationer ska byggas i city och vid Odenplan.

Syftet med Citybanan är att **fördubbla spårkapaciteten för tågtrafiken** genom Stockholm, vilket ska ge tätare tågturer och bättre punktlighet. Kostnaden beräknas till drygt 16 miljarder kronor.

Citybanan beräknas kunna öppna för trafik år **2017**.

I dagsläget ingår **125 personer** i Banverkets projektorganisation för Citybanan. 45 av dem är egna Banverketanställda, övriga är konsulter från 20 olika företag.

**Järnvägsplanen för Citybanans tunnel har överklagats** och ligger hos regeringen för avgörande. Brobygget i Årsta har en separat järnvägsplan som har varit utställd under oktober. Den väntas fastställas av Banverket i april.

**Text:** [Linda Nohrstedt](#)

---

URL: [http://www.byggvarlden.se/jobb\\_karriar/article464916.ece](http://www.byggvarlden.se/jobb_karriar/article464916.ece)  
Copyright © Byggvärlden