



Blå linje till Nacka



Nu borrar och spränger vi för fullt. 2026 ska sprängningarna vara klara och Nackas tre stationer Sickla, Järla och Nacka kommer att vara sammanlänkade. Bilderna visar borrhjor som arbetar under Centrala Nacka.

Nu bygger vi tunnlar och stationer under och ovan jord

Arbetet med Blå linje till Nacka har gått in i nästa fas. Arbets-tunnlarna är klara och nu borrar och spränger vi ut berg för spårtunnlar, stationer, biljetthallar, hissar och rulltrappor. Allt mer arbete med stationerna börjar även ovan jord.

– Det är nu vi börjar med de delar av tunnelbanan där tågen ska gå. Själva spårtunnlarna, säger Erik Lindgren, projektchef Blå linje till Nacka.

Tunnlarna i Nacka byggs mellan 25 och 60 meter under marken. År 2026 ska sprängningarna vara klara och Nackas tre stationer Sickla, Järla och



Erik Lindgren,
projektchef

Nacka kommer att vara sammanlänkade med bergtunnlar.

Fler arbeten ovan jord

Under år 2022 kommer fler arbeten ovan jord att påbörjas. Biljetthallar och rulltrappor ska ta plats vid de nya stationerna. Vi kommer att arbeta både uppifrån och nerifrån för att så småningom koppla ihop tunnelbanans utrymmen ovan och under marken. Du som bor eller vistas i området

kommer att märka utbyggnaden allt mer.

– Vi är medvetna om arbetet är påfrestande men vi hoppas att Nackaborna ska ha fortsatt tålamod, säger Erik Lindgren.

Trafiken leds om

Vid alla nya stationer i Nacka kommer trafiken att behöva ledas om under byggtiden. Var uppmärksam på skyltningen vid byggarbetsplatserna och försök att resa utanför högtrafik om det är möjligt.

När Blå linje till Nacka öppnar för trafik år 2030 kommer resan från T-Centralen till Nacka att ta 12 minuter.

Vill du se hur långt vi har kommit?

Titta på kartan på nyatunnelbanan.se/nacka

Viktiga värden skyddas när tunnlar går under kyrkor

Nya tunnelbanan byggs nära flera kyrkor. Genom noga kontroller och ett nära samarbete med kyrkan ska arbetet störa både verksamhet och kulturbyggnader så lite som möjligt.

– Kyrkor har ofta höga kulturhistoriska värden. Det gäller byggnaderna men också det som finns i kyrkorna, som konst och altare till exempel. Även kyrkogården kan ha höga kulturhistoriska värden, säger Victoria Valle, som arbetar med omgivningspåverkan på nya tunnelbanan.



Victoria Valle

– Det är också jätteviktigt att vi inte stör verksamheten mer än vad som är absolut nödvändigt. Det måste gå att ha bröllop, dop och begravningar även under de år vi bygger ut tunnelbanan, fortsätter hon.

Längs med förlängningen av Blå linje mellan Kungsträdgården och Nacka finns många byggnader med kulturhistoriskt värde – bland annat kyrkor. Sofia kyrka ligger nära arbetet med station Sofia och tunnlar som går vidare till nya stationen Hammarby kanal. Rakt ovanför spår-tunneln mellan nya stationerna Sickla och Järla ligger Nacka kyrka.

Mätning, kontroll och analys

– Varje kyrka är unik och det är även föremålen i den, de är från olika perioder och av olika material och utförande. Därför går det inte att ha generella skyddsåtgärder. Varje del behöver undersökas och analyseras, så att vi kan anpassa åtgärderna, säger Victoria Valle.

Region Stockholm har i samarbete med Svenska kyrkan och Länsstyrelsen tagit fram kontrollprogram som beskriver hur man ska skydda varje enskild kyrka. I det arbetet har bland annat byggnadsantikvarier, konservatorer, byggnadskonstruktörer och vibrationsexperter varit med. Men att bygga tunnlar under kyrkor skiljer sig egentligen inte från hur man vanligtvis bygger tunnlar. Tunnelbanan



Nacka kyrka är en av flera byggnader med kulturhistoriskt värde. Rakt under kyrkan kommer Blå linjes spårtunnlar att sprängas ut. Här pågår arbete med att undersöka Nacka kyrka. Foto: Region Stockholm

byggs med traditionell tunneldrivning – genom att borra, täta sprickor i berget och spränga.

Besiktningar kompletteras

– För varje byggnad inom besiktningsområdet, även de som inte har några särskilda kulturhistoriska värden, utför vi en förbesiktning enligt svensk standard. Kontrollprogrammen är framtagna som komplement till de besiktningarna. Vi har monterat mätare på bland annat altare och predikstol i Sofia kyrka och Nacka kyrka för att övervaka de vibrationer som uppstår när vi borrar och spränger, säger Victoria Valle.

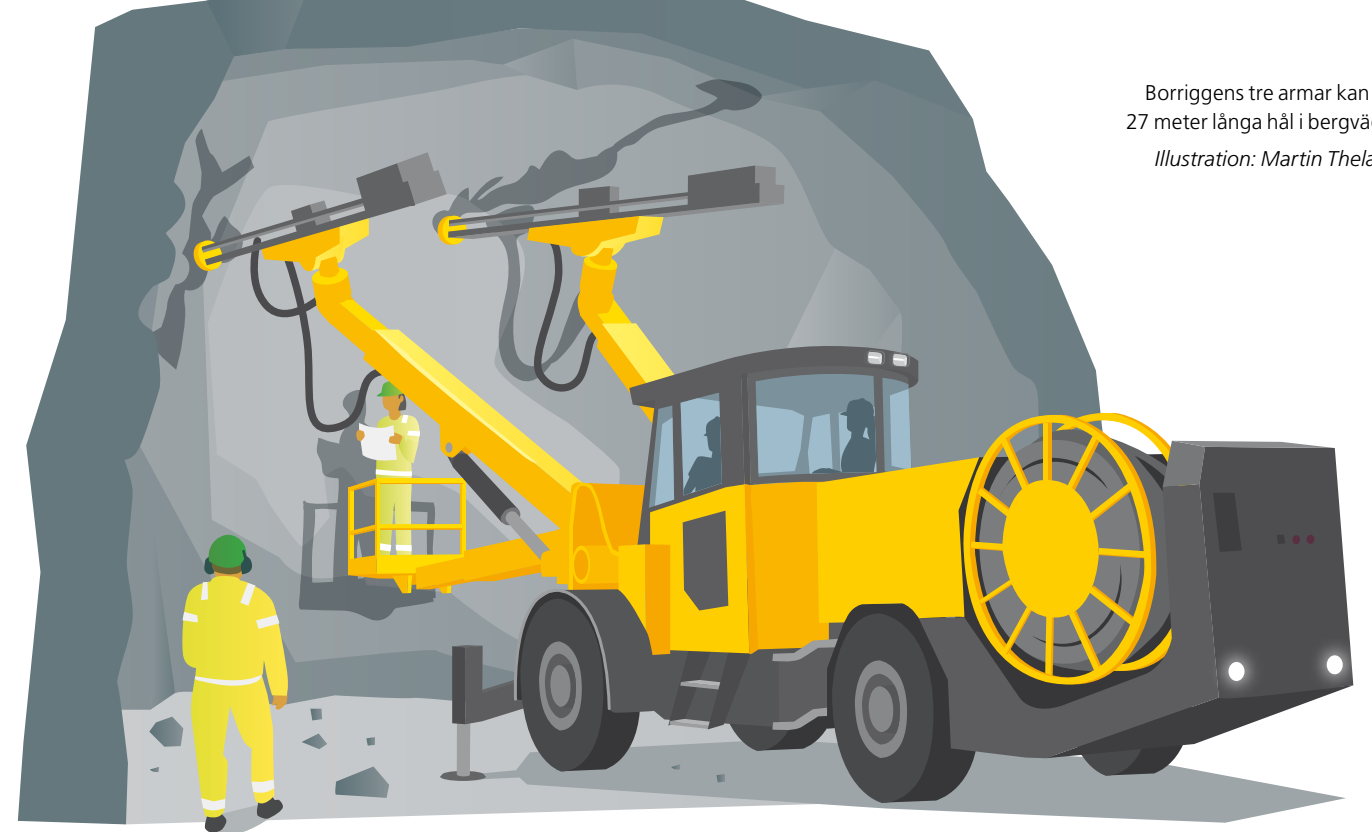
Varje byggnad får ett gränsvärde för

vibrationer som inte får överskridas. Det kan till exempel innebära att man spränger mindre laddningar under en känslig byggnad, som en kyrka.

Samarbete med Svenska kyrkan

Redan 2016, långt innan själva tunnelarbetet satte igång, tecknade Region Stockholm och Svenska kyrkan ett samarbetsavtal. Där beskrivs hur man ska arbeta gemensamt när tunnelbygget skapar buller och vibrationer och hur man jobbar med preventiva åtgärder.

– I den andan har vi mötesserier före och under byggtiden för att gemensamt hantera frågor som kan uppstå.



Borriggens tre armar kan borra 27 meter långa hål i bergväggen.

Illustration: Martin Thelander.

Gigantisk bormaskin gör tungt jobb när tunnlar växer

Inför varje sprängning behöver hundratals hål borrar i bergväggen. För det jobbet behövs en 50 ton tung borrhigg – och någon som borrar. Pontus Johansson jobbar som bergarbetare i en av de nya tunnlar.

Det tar mellan fem och sju timmar att borra alla hål inför en sprängning. I den varma och bullriga hytten styr Pontus Johansson tre borrararmar samtidigt.

– Jag har saker att göra hela tiden och det är mycket att hålla koll på. Hålen får till exempel inte hamna för tätt eller för glest och det ska bli rätt lutning på hålen.

När borrhningen är klar ska hålen laddas med sprängämne, innan det är dags för sprängning. Momenten avlöser varandra i cykeln som gör tunneln fem meter längre åt gången. Som borrhare är det viktigt att ha förståelse för hela kedjan.

– Allting börjar med att du har gjort en bra borrhning. Då ger du dina medarbetare förutsättningar att också göra ett bra jobb, säger Pontus Johansson.

Oftast bra berg

Han har jobbat under jord i hela sitt liv. I den djupaste gruvan i Sverige,



Pontus Johansson borrar för Blå linje till Söderort och utgår från arbetstunneln vid Sundstabacken. Här jobbar entreprenören OHLA.

Renströmsgruvan i Boliden, styrde han borrhigen på 1500 meters djup. Men det är inte just djupet som skiljer sig mest från hur det är att bygga tunnelbana under Stockholm.

– Berget där nere var mest lera, och svårt att jobba med. Stockholms berggrund är oftast väldigt bra. Men här bygger vi mycket större tunnlar, och det är också en utmaning.

Bra att kunna meka

Mellan sprängningarna borrar 27 meter långa hål som fylls med betong. Det gör att mindre grundvatten läcker in i tunneln.

Så skyddar Pontus hörseln

“Jag har öronproppar, hörselkåpor och så hårdrock på lagom hög volym. Då hör jag fortfarande borrharna och kan hålla koll på om något skulle låta konstigt”

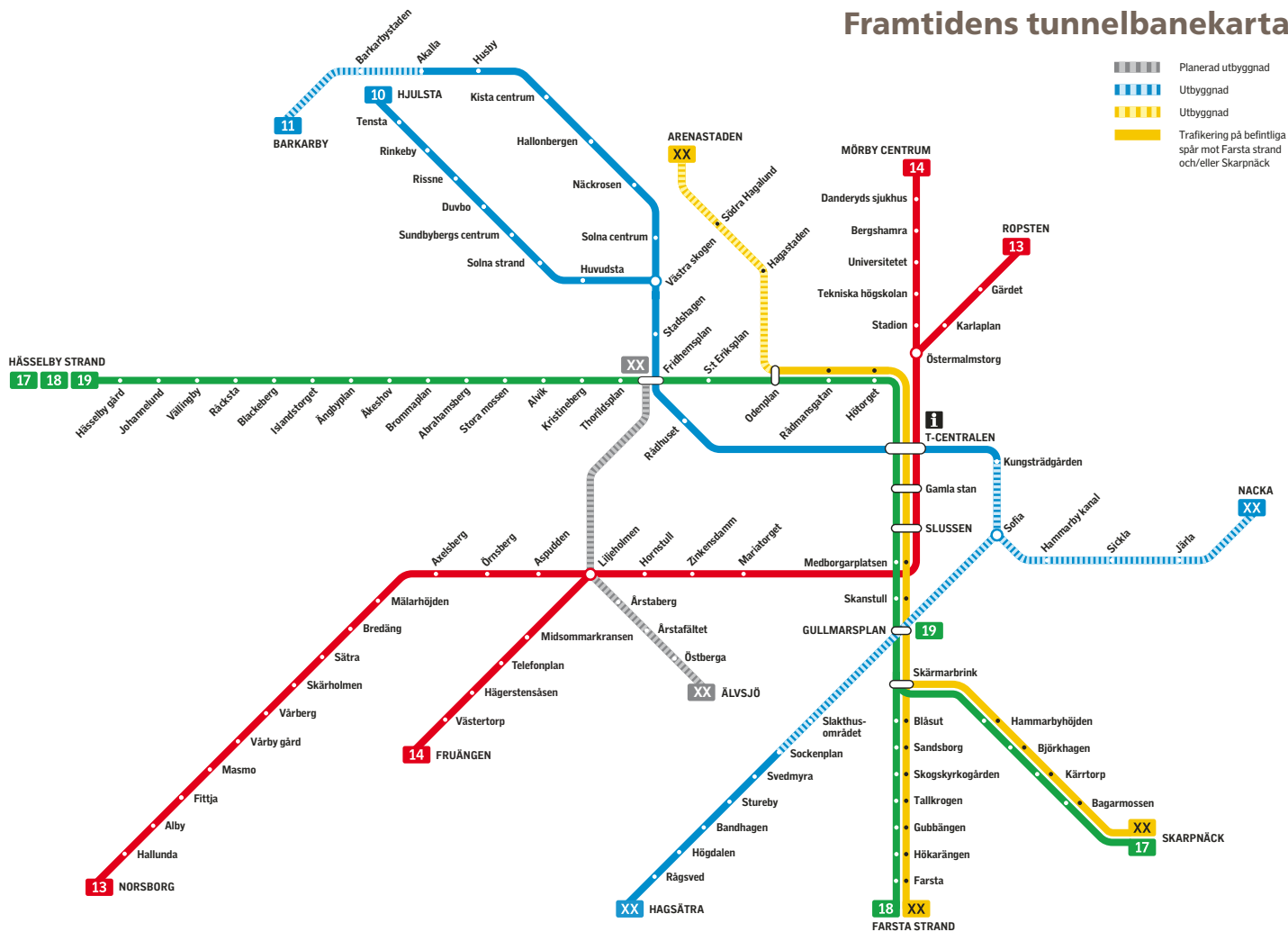
Ofta går maskinen sönder och behöver lagas.

– Man får vara reparatör ibland så att ha garagevana och kunna meka lite är bra. Till exempel är det en del hydraulik och slangar som kan gå sönder.

För att hålla skillnad på borrhiggarna tilldelas de enligt traditionen kvinnonamn. I tunneln där Pontus Johansson jobbar, vid Sundstabacken strax norr om Gullmarsplan, är det Stina, Line och Anette som utför det hårda jobbet.

– Vi har hyrt dem från ett norskt företag, så det är de som döpt dem. Egentligen heter de Epiroc XE3 och Epiroc E2.

Samhällsinformation om nya tunnelbanan



Här kan du få mer information

På nyatunnelbanan.se har vi samlat all information om tunnelbanans utbyggnad. Här kan du titta på kartor, läsa aktuella nyheter och se var vi arbetar just nu.

Sociala kanaler   
Följ Nya tunnelbanan, Region Stockholm på Facebook, Youtube och LinkedIn.

Kontakta oss

Upplever du störningar eller har du frågor?
SL Kundtjänst svarar dygnet runt, årets alla dagar. Fyll i kontaktformuläret på nyatunnelbanan.se eller ring 08-600 10 00.

Tyck till om oss!

Scanna qr-koden för att tycka till om arbetet med nya tunnelbanan.

