

Trafiken leds om vid Vikdalsvägen och Griffelvägen

På vardera sida om Vikdalsvägen ska entréer till den nya tunnelbane-stationen Nacka byggas. Sedan en tid tillbaka pågår arbetet med att leda om trafiken i området.

På Vikdalsvägen utanför Nacka Forum leds trafiken om förbi tunnelbanans

arbetsområde. Där ska två entréer till tunnelbanans station Nacka byggas de kommande åren. Var uppmärksam på skyltning och nya färdvägar. Det gäller även gående och cyklister.

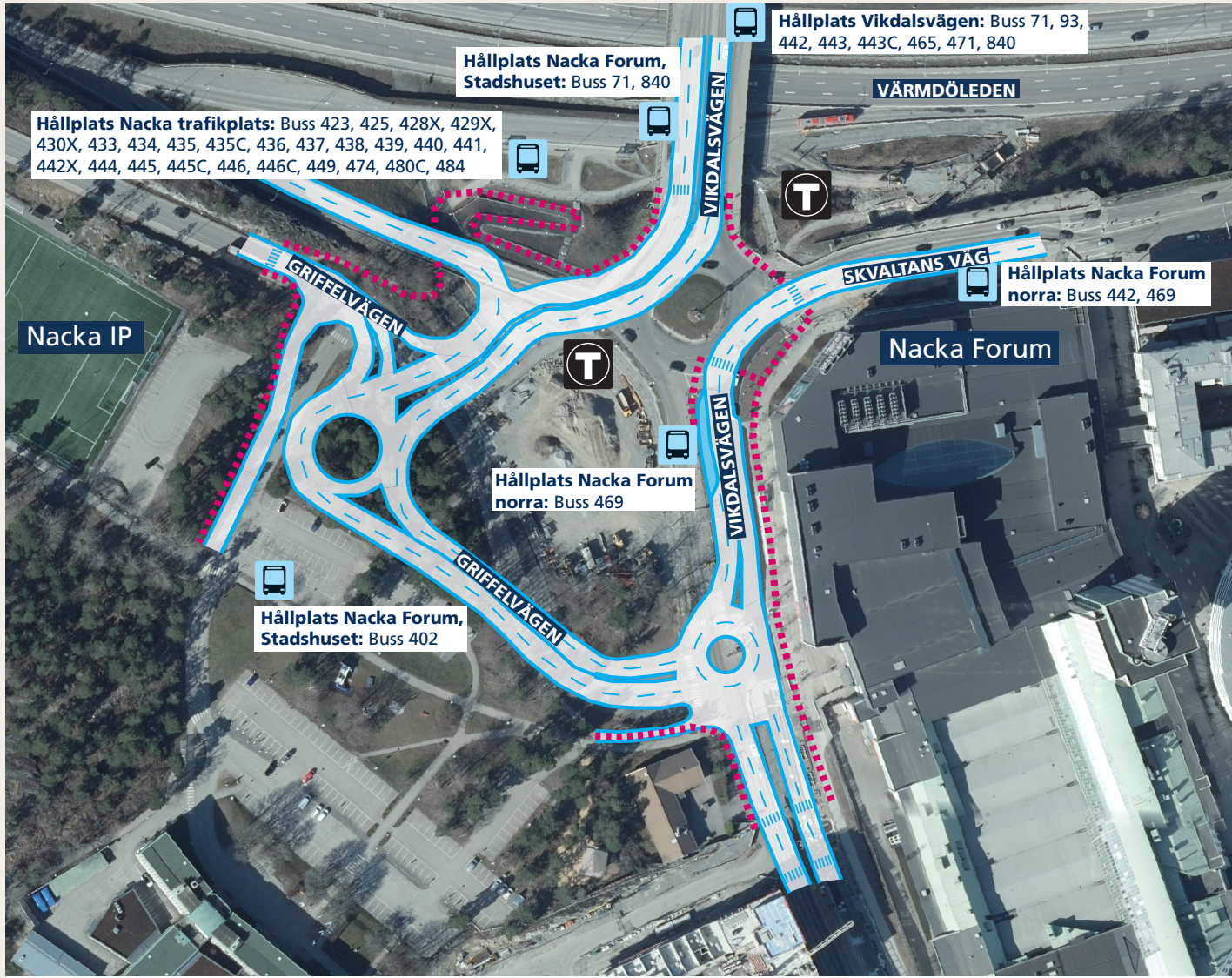
Vid årsskiftet beräknas vägarbetet vara klart och trafiken ligga i sitt nya läge, se karta. Därefter planeras inga fler

trafikomläggningar vid Vikdalsvägen på grund av tunnelbanans utbyggnad.

När du reser kollektivt

Planera din resa med kollektivtrafiken på sl.se eller i SL-appen. Du kan även kontakta SL Kundtjänst på 08-600 10 00.

Kartan visar området då trafikomläggningen är klar omkring årsskiftet.

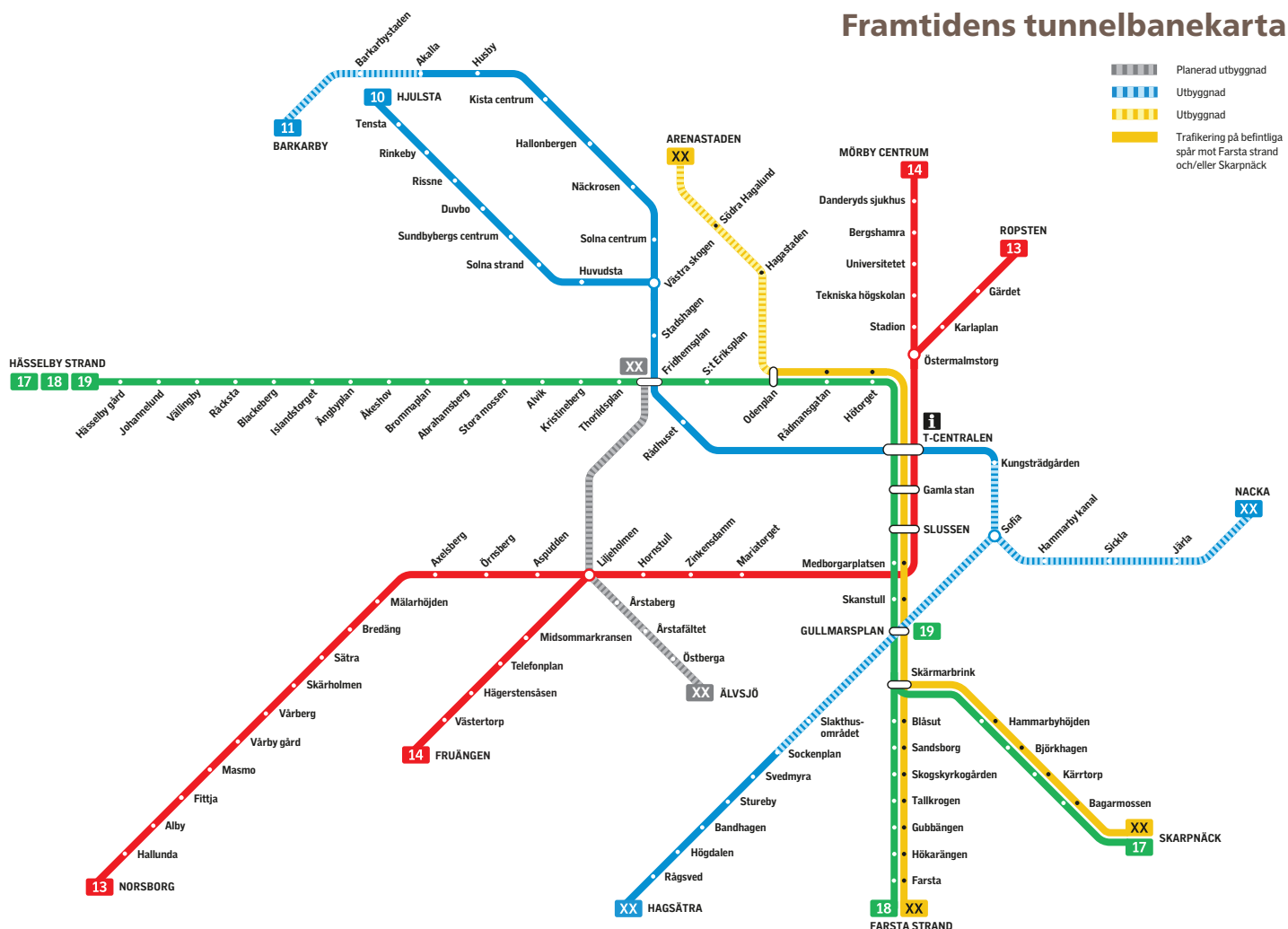


■■■ Omledning gång- och cykelväg

T Ny entré tunnelbanan

Läs om hur vi behandlar dina personuppgifter på nyatunnelbanan.se

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.

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!

Vi vill veta vad du tycker om arbetet med att bygga ut tunnelbanan. Svara på vår undersökning på: nytb.info/svaranacka

Sociala kanaler

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



Region Stockholm
Förvaltning för utbyggd tunnelbana
Box 45436, 104 31 Stockholm
Kundtjänst: 08-600 10 00

Region Stockholm

nyatunnelbanan.se

Information om nya tunnelbanan. December 2022

Blå linje till Nacka



Vad händer här?

Så här kan det se ut ovan jord där arbetet med biljetthallar och stations-entréer börjat. Här byggs en av entréerna till station Nacka.

Vår mest intensiva byggtid är här

Arbetet med Blå linje till Nacka är i full gång. Vi borrar och spränger ut berg för spårtunnlar, stationer, biljetthallar, hissar och rulltrappor. Vid de framtida stationerna Sickla, Järla och Nacka arbetar vi ovanifrån med biljetthallar och rulltrappsschakt.

Tunnelbanan består nämligen av flera olika tunnlar. Spårtunnlar byggs för tågen och parallellt med dessa byggs också en servicetunnel. Servicetunneln är mindre än spårtunnlarna och asfalteras, så att servicefordon ska kunna köra där.

I slutet av året planeras arbetet med biljetthallen i Järla ha börjat. Därmed pågår arbetet ovan jord vid samtliga tre stationer i Nacka.

Vi arbetar oss ner från markytan genom grävning, spontning, borrhning och sprängning, för att så småningom ansluta till spårtunnlar och stationsutrymmen under marken. Sedan i somras har vi även tunnel-drivning både österut och västerut från de tre stationerna.

Full produktion vid 14 fronter

För att komma framåt så snabbt som möjligt jobbar vi på flera platser samtidigt. – Just nu har vi 14 tunnelfronter i gång från tre arbetstunnlar bara i Nacka, säger Erik Lindgren, projektchef Blå linje till Nacka.



Erik Lindgren, projektchef

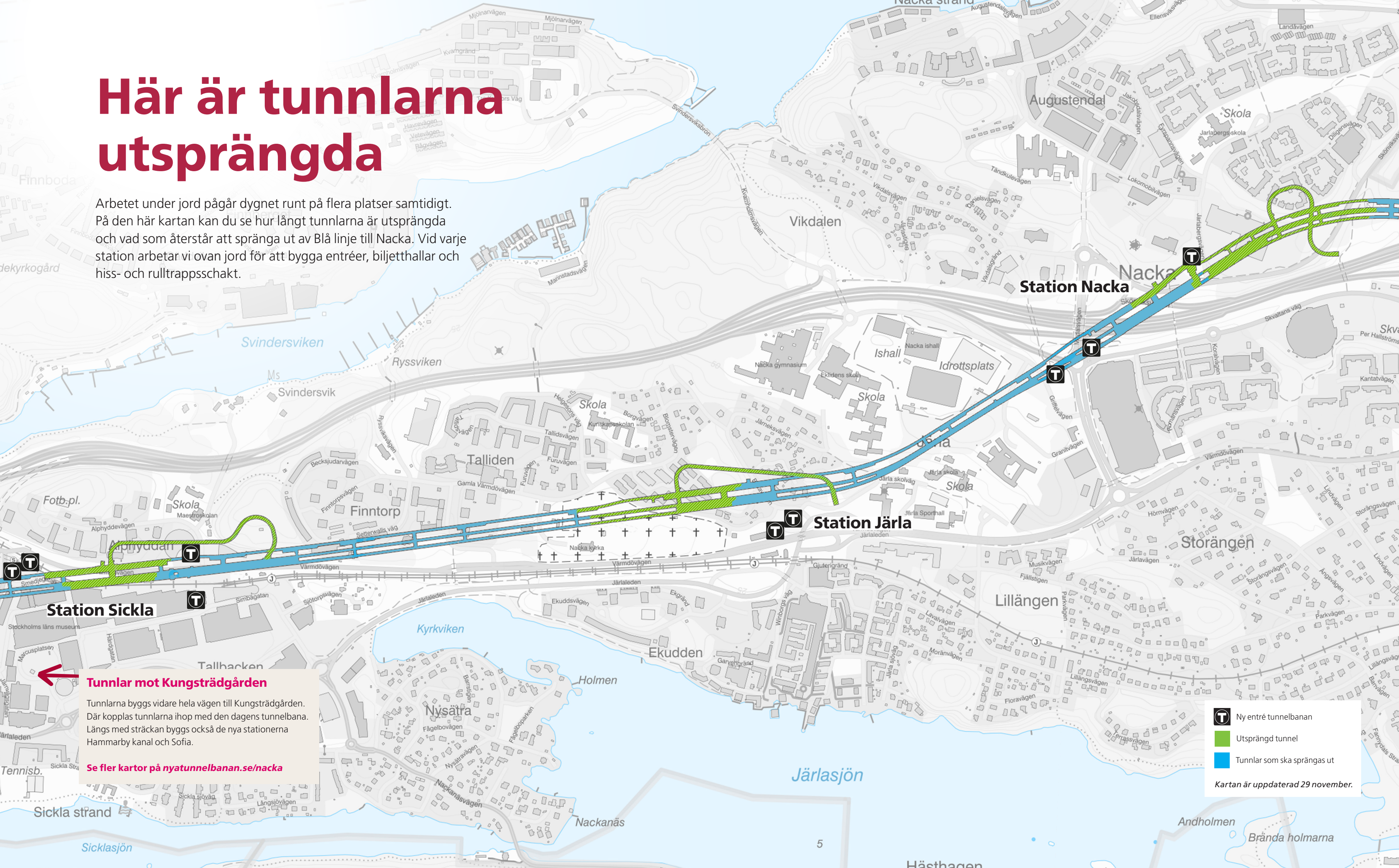
Tunnelarbetet når nya områden

– Vi har tagit ut ungefär 38 procent av allt berg för utbyggnaden i Nacka, säger Erik Lindgren. Allt eftersom tunnlar blir längre påverkas nya områden av borrhningar och sprängningar. På nästa sida finns en karta där du kan se hur långt vi har kommit. År 2026 ska sprängningarna i Nacka vara klara och år 2030 kommer resan från T-Centralen till Nacka att ta 12 minuter.

Region Stockholm

Här är tunnelarna utsprängda

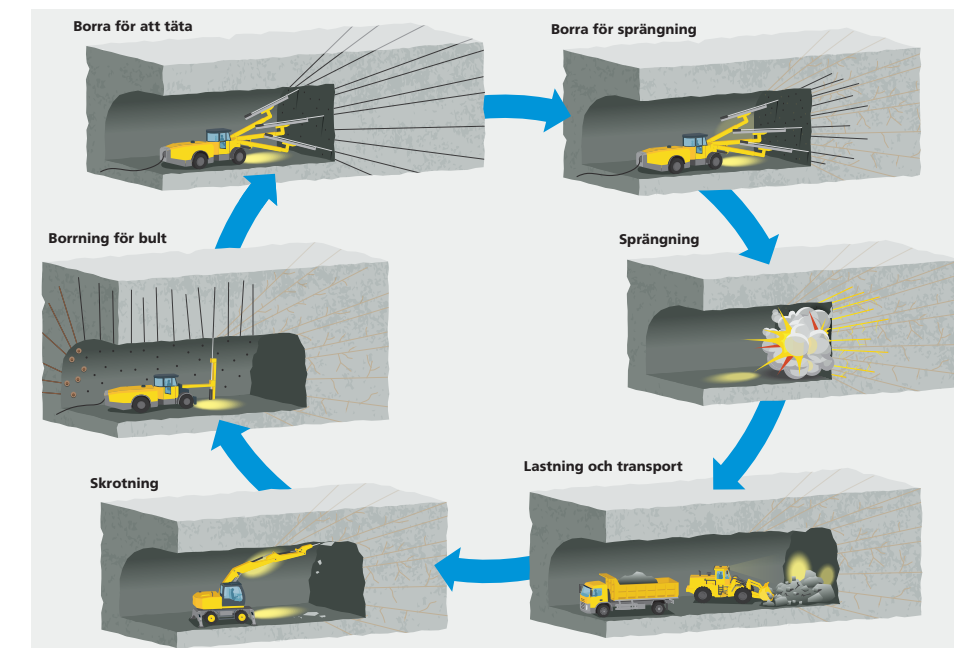
Arbetet under jord pågår dygnet runt på flera platser samtidigt. På den här kartan kan du se hur långt tunnelarna är utsprängda och vad som återstår att spränga ut av Blå linje till Nacka. Vid varje station arbetar vi ovan jord för att bygga entréer, biljetthallar och hiss- och rulltrappsschakt.



Tunnlar mot Kungsträdgården

Tunnelarna byggs vidare hela vägen till Kungsträdgården. Där kopplas tunnelarna ihop med den dagens tunnelbana. Längs med sträckan byggs också de nya stationerna Hammarby kanal och Sofia.

Se fler kartor på nyatunnelbanan.se/nacka



Sprängningen är en del av cykeln som flyttar tunneln allt längre in i berget, och som pågår dygnet runt.

Sena sprängningar väcker frågor

Varför vi spränger så sent är en av de vanligaste frågorna vi får om våra arbeten. Sprängningar görs sent på kvällen för att vi ska få in fler arbetstimmar på ett dygn.

– Om det funkar skjuter vi gärna den sista salvan tidigare, men det är ett stort pussel som ska gå ihop, säger Aliaa Eddnan Husein, byggleddare.



Aliaa Eddnan Husein, byggleddare.

Utbyggnaden av tunnelbanan är ett av de viktigaste infrastrukturprojekten i Stockholmsregionen. Tidplanen är snäv och för att klara den måste arbetet pågå dygnet runt.

En cykel av arbetsmoment

Sprängningen är en del av en cykel som flyttar tunneln allt längre in i berget. Efter sprängningen och utvärdring av spränggaser måste löst berg som sitter kvar i tunneltaket knäckas ner, innan berget lastas ut och fraktas iväg på lastbil. Det här är arbeten som är tystare och därför kan göras sent på kvällen och natten.

– På många ställen har vi inte heller tillstånd att köra ut med tunga transporter från våra arbetsområden annat än nattetid, för att det är så mycket människor och andra fordon i rörelse på dagen. Det är också bättre för miljön att lastbilarna inte fastnar i trafiken, säger Aliaa Eddnan Husein.

Ljudlig men kort störning

Själva sprängningen går fort, 6–7 sekunder, men kan både låta högt och kännas en hel del om man är i närheten – till exempel i en lägenhet eller hus ovanpå tunneln.

– Det är mycket som kan hända som kan påverka arbetet. Om en maskin strular eller ett av hålen som ska laddas med sprängmedel måste rensas – då behöver vi kunna spränga dagens salva ändå, även om klockan närmar sig tio. Annars förskjuts hela tidplanen framåt och byggtiden blir saktare och längre, förklarar Aliaa Eddnan Husein.

Ju längre tid man kan jobba under ett dygn, desto kortare blir störningen räknat i veckor eller månader, när fronten på tunnelbygget flyttar längre och längre bort.