

Allt du behöver veta om Stockholms nya tunnelbana



Framtidens tunnelbanekarta



Två mil och elva nya stationer

Nu ska Stockholms tunnelbana byggas ut. Det behövs för att vi som bor och arbetar i regionen ska kunna fortsätta att resa snabbt, smidigt och på ett hållbart sätt. Nya tunnelbanan är en förutsättning för alla nya arbetsplatser och bostäder som byggs i regionen.

Stockholm är en av de snabbaste växande storstadsregionerna i Europa. Varje dag ökar länets befolkning med motsvarande två fullsatta bussar. Ökningen består av både nyfödda och nyinflyttade. När vi blir allt fler behövs både fler bostäder och mer kollektivtrafik.

En gemensam satsning för alla stockholmare

I januari 2014 tecknades ett avtal mellan staten, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun. Det som kallas 2013 års Stockholmsförhandling innebär att tunnelbanan byggs ut till Nacka, Arenastaden i Solna och Barkarby i Järfälla samt att Blå linje byggs ut och kopplas samman med Hagsätragrenen. För att kunna underhålla och sköta de nya tågen behöver även depåkapaciteten byggas ut. Stockholms läns landsting ansvarar för hela utbyggnaden. I avtalet ingår också att kommunerna ska bygga 82 000 nya bostäder i den nya tunnelbanans närområde.

När är det klart?

Enligt nuvarande plan ska byggstarten ske 2018 för tunnelbanan till Barkarby och till Arenastaden. 2019 planeras byggstarten för tunnelbanan till Nacka och Söderort. Byggtiden är cirka 6 år för tunnelbanan till Barkarby och Arenastaden och 7–8 år för tunnelbanan till Nacka och Söderort. Men innan de stora byggarbetena kan starta behövs järnvägsplaner, där sträckor och stationsuppgångar finns specificerade, och tillstånd enligt miljöbalken, som reglerar påverkan på grundvattnet och störningar under



35 000 fler blir vi i Stockholm varje år.



28,6 miljarder kronor. Det har staten, Stockholms läns landsting, Järfälla kommun, Nacka kommun, Solna stad och Stockholms stad avtalat om för satsningen.



1 100 000 resenärer/dag tar tunnelbanan idag.



170 000 fler påstigande kommer att kunna åka med den nya tunnelbanan varje dag.



82 000 nya bostäder kommer att byggas längs nya tunnelbanan.



150 konstnärer står bakom gestaltningen av nuvarande tunnelbanestationer. Nu pågår arbetet med att ta fram unika uttryck till de nya stationerna.

bygg tiden. Det behövs även detaljplaner för de områden som påverkas. Om tillstånden överklagas kan det innebära att byggstarten förskjuts.



Tunnelbana till Barkarby

Tunnelbanans Blå linje förlängs från Akalla till Barkarby i Järfälla kommun. Sträckan som byggs helt under jord får två nya stationer: Barkarbystaden och Barkarby. Med den nya tunnelbanan blir det enklare att resa från arbetsplatserna i Kista till Barkarby och vidare till övriga Stockholm och andra orter.



Barkarbystaden

I Järfälla växer en helt ny stadsdel, Barkarby-staden, fram. Fram till år 2030 ska 140 kvarter med 18 000 bostäder och 10 000 arbetsplatser byggas på gamla Barkarby flygfält och i Veddesta.

Utbyggnaden av tunnelbanan är en förutsättning för områdets utveckling. Tunnelbanestationen i Barkarbystaden får två uppgångar, centralt belägna i området.

Barkarby

Barkarby kommer att utvecklas till en ny knutpunkt där resenärer enkelt kan byta mellan pendeltåg, tunnelbana och bussar. I framtiden kan även regionaltåg från Mälardalen komma att stanna här.

Den nya stationen får en uppgång nära pendeltågen, Mälarbanan och den framtida bussterminalen. En uppgång byggs också mot Veddesta, med nya bostäder och ett nytt sjukhus.

FAKTA

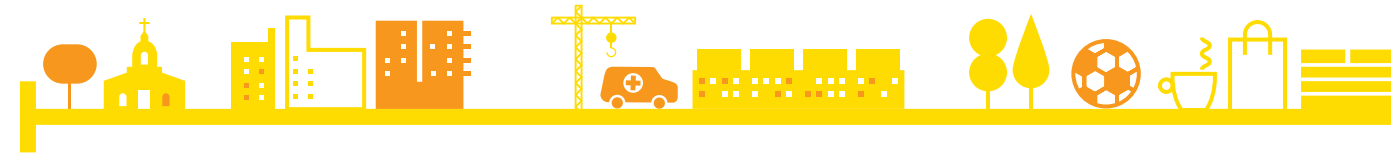
- Tunnelbanan förlängs cirka 4 kilometer.
- Alla spårtunnlar byggs i berg.
- Barkarby placeras cirka 30 meter under markytan.
- 710 000 m³ fast berg kommer att sprängas ut.
- 32 000 m³ betong kommer att användas.
- Planerad byggstart 2018.
- Byggtiden är cirka sex år.

[Läs mer på \[nyatunnelbanan.sll.se/barkarby\]\(http://lasmerpa.nyatunnelbanan.sll.se/barkarby\)](http://lasmerpa.nyatunnelbanan.sll.se/barkarby)

2000 resenärer beräknas stiga på varje timme i rusningstrafik vid Barkarbystaden år 2030.

9 minuter kommer resan att ta mellan Barkarby och Kista.

17 minuter kommer resan att ta mellan Barkarby och Solna Centrum.



Tunnelbana till Arenastaden

Från Odenplan byggs en helt ny linje som får färgen gul. Hela sträckan till Arenastaden byggs under jord med tre nya stationer: Hagastaden, Södra Hagalund och Arenastaden.



Odenplan

Odenplan kommer att bli en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken där man enkelt kan byta mellan pendeltåg, tunnelbana och bussar. Den nya Gula linjen fortsätter på samma spår som Gröna linjen mot Söderort.

Hagastaden

I den nya stadsdelen Hagastaden växer Stockholm och Solna ihop. Här byggs sjukhus, lärosäten, forskningsinstitut, kontor, bostäder och plats för kultur och service. Totalt kommer det att byggas 50 000 nya arbetsplatser och 6 000 nya bostäder här.

Den nya tunnelbanestationen Hagastaden kommer att få två uppgångar och sammanlagt fyra entréer. Entréerna i norr vetter mot Hagaplan, Karolinska institutet och rakt in i huvudentrén till Karolinska Universitetssjukhuset. I söder vetter entrén mot Torsplan.

Södra Hagalund

Södra Hagalund är ett av Solnas utvecklingsområden där det planeras för att byggas flera tusen bostäder, tillsammans med arbets-

platser och service. Tunnelbanestationen får två uppgångar, en i Hagalunds arbetsplatsområde och en utmed Solnavägen.

Arenastaden

I Arenastaden får den nya tunnelbanan en nordlig uppgång nära Friends Arena och Mall of Scandinavia. En sydlig uppgång planeras nära norra Hagalund där det blir enkelt att byta till Tvärbanan.

Stationens placering gör det möjligt att förlänga den Gula linjen norrut i framtiden.

FAKTA

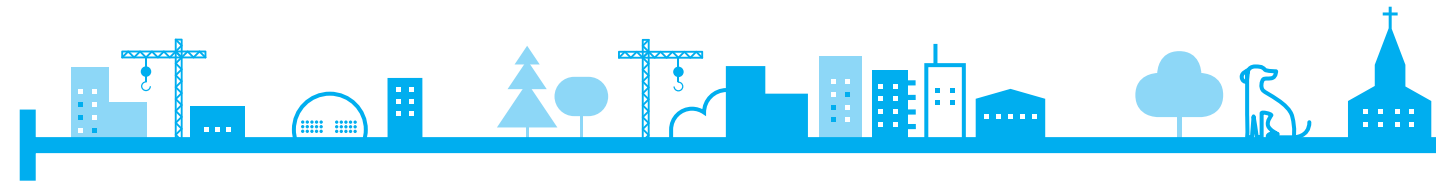
- Tunnelbanan byggs ut med 4,1 kilometer.
- Alla spårtunnlar byggs i berg.
- Station Arenastaden byggs 30 meter under markytan.
- 800 000 m³ fast berg kommer att sprängas ut.
- 37 000 m³ betong kommer att användas.
- Planerad byggstart 2018.
- Byggtiden är cirka 6 år.

Läs mer på nyatunnelbanan.sll.se/arenastaden

4 300 resenärer beräknas stiga av varje timme under rusnings trafik vid Hagastaden år 2030.

6 minuter kommer resan att ta mellan Arenastaden och Odenplan.

19,5 minuter kommer resan mellan Gullmarsplan och Arenastaden att ta.



Tunnelbana till Nacka och Söderort

Tunnelbanans Blå linje förlängs i söder från Kungsträdgården till Nacka och till Söderort. Hela sträckan byggs under jord. På vägen mot Nacka byggs stationerna: Sofia, Hammarby kanal, Sickla och Järla. Grenen mot Söderort sträcker sig från Sofia till Gullmarsplan och vidare via Slakthusområdet till Sockenplan. Där ansluter den till dagens Hagsätragren, som blir en del av Blå linje.



Fler bostäder och mer trafik till både Nacka och Söderort

Fram till år 2030 kommer ungefär 56 000 nya bostäder att byggas på östra Södermalm, i Nacka och i Söderort. En förutsättning för den här utveckling är att också kollektivtrafiken byggs ut. Genom att bygga en ny passage mellan norra och södra Stockholm under Saltsjön och Södermalm avlastas sträckan Slussen – T-Centralen och det blir möjligt med tätare avgångar på alla södergående linjer.

Sofia

Tunnelbanans nya sträckning under Saltsjön byggs helt i berg och passagen under Saltsjön blir väldigt djup. Det gör att station Sofia byggs cirka 100 meter under jord. Istället för rulltrappor kommer stora, snabba, ljusa hissar att ta resenärerna upp eller ner på cirka 30 sekunder.

Hammarby kanal

Under Hammarby kanal byggs en ny station. Den får en uppgång på Södermalm och en i Hammarby sjöstad, med enkla byten till tvärbanan vid Luma.

Sickla

Vid Sickla byggs en ny station med två uppgångar och entréer på båda sidor av Värmdövägen. Det gör det lätt att nå både

handelsplatsen, nya bostäder, kultur och service. Sickla blir också en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken. Här kommer man att kunna byta mellan tunnelbana, tvärbanan, Saltsjöbanan och bussar.

Järla

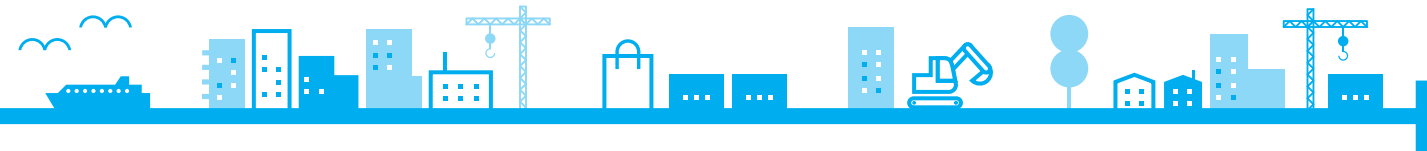
I Järla planeras en station nära nya och befintliga bostäder, arbetsplatser och skolor.

Nacka

Centrala Nacka kommer att utvecklas med många nya bostäder och samhällsservice. Stationen vid Nacka kommer att ha två uppgångar med entréer mot Nacka Forum och mot bostadsområdena. För att det ska gå så smidigt som möjligt att byta mellan buss och tunnelbana planeras en ny bussterminal bredvid stationen.

Gullmarsplan

Gullmarsplan blir en viktig plats för byten mellan Gul, Blå och Grön linje, tvärbanan och bussar. Nya tunnelbanan får en ny plattform 70 meter under marknivå, med stora, ljusa, snabba hissar upp till dagens station. I andra änden av den nya plattformen byggs en uppgång i Mårtensdal, där nya bostäder och arbetsplatser växer fram. Här byggs rulltrappor och vanliga hissar.



Slakthusområdet

Blå linje mot söderort kommer att dras via Slakthusområdet, där nya arbetsplatser och 3 000–4 000 nya bostäder planeras. Stationen i Slakthusområdet kommer att ersätta dagens stationer vid Globen och Enskede gård.

Sockenplan

Den djupa passagen under Saltsjön gör att de nya spåren kan ansluta till dagens Hagsätragren först vid Sockenplan. Annars skulle spårutningen bli för brant. Från Sockenplan och söderut till Hagsätra kommer det inte att ske några förändringar.

FAKTA

- Tunnelbanan förlängs 11,5 kilometer.
- Alla spårtunnlar byggs i berg.
- 2 100 000 m³ fast berg kommer att sprängas ut.
- 160 000 m³ betong kommer att användas.
- Planerad byggstart 2019.
- Byggtiden är 7–8 år.

[Läs mer på nyatunnelbanan.sll.se/nackasoderort](http://nyatunnelbanan.sll.se/nackasoderort)

3 800 resenärer beräknas stiga på varje timme i Nacka under rusningstrafik år 2030.

1 400 resenärer beräknas stiga på varje timme vid Gullmarsplan under rusningstrafik år 2030 på Blå linje.

12 minuter blir restiden mellan Nacka och T-Centralen.

10 minuter blir restiden mellan Sockenplan och T-Centralen.



Nya tåg behöver nya depåer

När tunnelbanan byggs ut blir även tågen fler. Tåg behöver parkeras och underhållas, det görs i så kallade depåer. Eftersom de platser som finns idag inte räcker till måste fler byggas.

Högdalens depå byggs ut

Idag finns en stor depå med verkstad i Högdalen. Den kommer att byggas ut med nya uppställningsplatser främst under jord. Eftersom Hagsätragrenen ska bli en del av Blå linje är det viktigt med en depå som kan serva tågen på både Blå och Grön linje.

Depån kopplas därför ihop med den Gröna linjens Farstagren mellan Gubbängens och Hökarängens stationer genom att ett nytt anslutningsspår byggs under jord.

Landstinget ansvarar även för att köpa in de nya tåg som kommer trafikera den nya tunnelbanan.

FAKTA

- 2,5 km anslutningsspår.
- Uppställningsplatser och anslutningsspår byggs i huvudsakligen under jord.
- 20 meter under markytan ligger uppställningsspåren i Högdalen.
- 200 000 m³ fast berg kommer att sprängas ut.

[Läs mer på nyatunnelbanan.sll.se/depa](http://nyatunnelbanan.sll.se/depa)

1 500 meter nya uppställningsspår byggs under jord.

21–23 nya uppställningsplatser planeras i Högdalen.

1–2 nya verkstadsplatser för tågunderhåll på Grön och Blå linje.



Ett komplicerat projekt med stora utmaningar

Att bygga två mil nya spår, elva nya stationer och bygga om stationen vid Gullmarsplan är ett komplext och utmanande arbete. Inte minst med tanke på att vardagslivet ska kunna fungera ungefär som vanligt för alla som påverkas av bygget.

Stora djup

Djupt ner i berget under Saltsjön bygger vi passagen som ska leda vidare söderut från Kungsträdgården.

Berget i Stockholm är generellt av god kvalitet, men sprickzoner i det här området och högt vattentryck från Saltsjön ställer stora krav på tätning och stabilisering av tunnlarna. Flera byggmetoder kommer att användas parallellt.

Nya stationslösningar

De nya stationerna på stora djup vid Sofia och Gullmarsplan kräver lösningar som tidigare inte använts i Stockholms tunnelbana. Vi kommer till exempel att installera snabbgående hissar istället för rulltrappor.

Mycket annat under jord

Stockholm är fullt av olika slags anläggningar under jord som vi måste ta hänsyn till när tunnelbanan byggs ut. Det är allt från ledningar och avloppsanläggningar till trafikleder.

Framkomligheten i stan

Att bygga ut tunnelbanan i centrala staden är en utmaning. Transporter till och från våra

byggarbetsplatser ska lösas utan att omgivningen påverkas för mycket. Under perioder av byggtiden kommer biltrafik, gående och cyklister att påverkas. Framkomligheten för kollektivtrafik, gående och cyklister kommer att prioriteras, medan biltrafiken kan komma att behöva ta andra vägar.

Resorna ska fungera

Tunnelbanan är en pulsåder i Stockholm med över en miljon resenärer varje dag. De avstängningar som måste göras under perioder av byggtiden måste planeras noggrant så att de påverkar så lite som möjligt och så att ersättningstrafik finns på plats.

Störningar under byggtiden

Utbyggnaden av tunnelbanan kommer självklart att märkas, men målsättningen är att vardagslivet ska fungera ungefär som vanligt under hela byggtiden. De som berörs direkt kommer att få information i god tid och där det behövs kommer vi att vidta åtgärder för att dämpa buller eller skydda känslig bebyggelse. Om det är nödvändigt kommer det att finnas tillgång till tillfällig vistelse under de bullrigaste perioderna.

Fokus på hållbarhet

Hållbarhetsfrågorna genomsyrar allt arbete med nya tunnelbanan, från planering och byggfas till när trafiken är i gång. Nya tunnelbanan ska tillgodose både dagens och kommande generationers krav på miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet. Tydliga mål, struktur och uppföljning är nyckeln till ett framgångsrikt hållbarhetsarbete, liksom kompetenta och medvetna medarbetare.

Genom att ställa krav på material, utformning och arbetsmetoder i upphandlingar kan utbyggnadens påverkan på miljön minskas. Men kraven gäller också social och ekonomisk hållbarhet, till exempel krav på arbetsmiljö och affärsetik. Ett nära och gott samarbete mellan oss som beställare och våra entreprenörer är grunden för att lyckas.

Resenärerna i centrum

Ur ett hållbarhetsperspektiv är det centralt att nya tunnelbanan blir till nytta för många människor och bidrar till nya resvanor. Därför sätter vi resenären och människors behov i centrum när vi planerar utbyggnaden. I det

arbetet är dialog och samverkan med olika resenärsgupper viktigt för att fånga upp önskemål och behov. Vår målsättning är att nya tunnelbanan blir tillgänglig och trygg för alla resenärer.

En trygg och säker miljö under byggtiden

En viktig social aspekt är barns behov och perspektiv eftersom utbyggnaden av tunnelbanan kommer pågå under en lång tid i förhållande till ett barns uppväxt. I planeringen samlar vi in fakta och för dialog med barn i närområdet. Vad är viktigt för dem när vi bygger tunnelbanan? Hur ser deras skolvägar ut? Det hjälper oss att utforma säkra och trygga miljöer för alla, där även barn kan röra sig självständigt.

FAKTA

- Landstingets förvaltning för utbyggd tunnelbana är miljöcertifierad enligt ISO 14 001. Projektet arbetar aktivt med hållbarhetssystemet CEEQUAL för att genomföra utbyggnaden på ett hållbart sätt.
- Genom klimatkalkyler följer vi upp klimatpåverkan från stationer redan när de utformas.
- Hållbarhetssamordnare i projekten ger stöd och följer upp hållbarhetsarbetet inom varje projekt.

Vill du veta mer?



SL Kundtjänst

Öppet dygnet runt, alla dagar. Ring 08-600 10 00 eller fyll i formuläret på nyatunnelbanan.sll.se



nyatunnelbanan.sll.se

Här kan du klicka runt bland pågående och planerade arbeten, ta del av beslut och handlingar och läsa de senaste nyheterna.



Nyhetsbrev hem i brevlådan

Bor du nära utbyggnaden? Då får du ett tryckt nyhetsbrev hem i brevlådan två gånger om året.



Nyhetsbrev till din e-post

För att få nyheter om nya tunnelbanan till din e-post varje månad registrerar du dig på nyatunnelbanan.sll.se



Sociala medier

Följ oss gärna i våra sociala kanaler!

Youtube: Nya tunnelbanan

Twitter: [nyatunnelbanan](https://twitter.com/nyatunnelbanan)

Linkedin: Nya tunnelbanan



Nu bygger vi ut tunnelbanan med två mil nya spår och elva nya stationer så att avstånden blir mindre när Stockholm blir större.

Utbyggd tunnelbana behövs eftersom Stockholm växer kraftigt. Länet ökar med cirka 35 000 personer per år och väntas ha 2,6 miljoner invånare år 2030. Redan idag bor 20 procent av befolkningen på 2 procent av landets yta. Det gör det trångt på våra vägar, i kollektivtrafiken och svårt att hitta en bostad.

En väl fungerande kollektivtrafik behövs för att fler bostäder med bra kommunikationer ska kunna byggas så att regionen kan fortsätta växa på ett hållbart sätt. En utbyggd tunnelbana till Barkarby, Arenastaden, Nacka och Söderort bidrar också till att binda samman regionen.

Sammanlagt ska 82 000 nya bostäder byggas i anslutning till tunnelbanan i Järfälla kommun, Nacka kommun, Solna stad och Stockholms stad.

2013 års Stockholmsförhandling

En gemensam satsning av Stockholms läns landsting, Järfälla kommun, Nacka kommun, Solna stad, Stockholms stad och Trafikverket.