

nytt

Blå linje till Barkarby



En arbetstunnel byggs i Veddesta och två på det gamla flygfältet. Om ungefär ett år är de klara.

Nu bygger vi de första tunnlarna

Arbetet med tunnelbanan är igång, efter flera års planering byggs de tre arbetstunnlarna i Barkarby.

Den 4 mars gick det officiella startskottet för utbyggnaden av tunnelbanan. Samma dag var det full aktivitet på nya tunnelbanans byggarbetsplatser i Barkarby.



Martin Brantberger, projektledare

– Det känns jättebra att vi äntligen är igång. Just nu gör vi markarbeten för att komma ned till berget där arbetstunnlarna i Veddesta och på Barkarbyfältet ska börja sprängas ut, säger Martin Brantberger, projektledare på nya tunnelbanan.

Snart första sprängningen

Arbetstunnlarna används för att transportera maskiner, personal, bergmassor och byggmaterial – och gör det möjligt att bygga spårtunnlarna 30–40 meter under jord.

Nu är det dags att spränga de första salvorna.

– I Veddesta industriområde där vi bygger en av arbetstunnlarna har vi grävt fram berget och tätat det med cement. När vi tätat så att grundvatten inte läcker in kan vi börja spränga, säger han.

Hur märks arbetena?

– Till exempel kan alla som rör sig ute på Barkarbyfältet se våra arbeten. Men även i Veddesta märks bygget. En del arbetsmoment bullrar, men det finns regler för hur mycket det får låta vid olika tider på dygnet. Vi mäter för att se till att vi inte överskrider de tillåtna ljudnivåerna.

När är arbetstunnlarna klara?

– Vi räknar med att alla tre tunnlarna är klara om ungefär ett år. Då fortsätter vi med bygget av spårtunnlarna och stationerna under jord, säger Martin Brantberger.

Totalt tar det cirka sex år att bygga ut Blå linje från Akalla till Barkarby.

Nyhetsbrev i din brevlåda

Med det här nyhetsbrevet vill vi informera dig som bor, arbetar eller äger en fastighet i de områden som berörs av utbyggnaden av tunnelbanan.

Ett sms innan vi spränger



Inom kort blir det möjligt att anmäla sig för sprängvarningar via sms. Anmälan till sms-tjänsten beräknas öppna i början av april. Håll utkik på vår webb efter mer information.

MER INFO



Aktuella arbeten

Läs mer om alla pågående arbeten på nyatunnelbanan.sll.se



Digitalt nyhetsbrev

Håll koll på de senaste nyheterna! Anmäl dig på vår webbplats.



Har du frågor?

SL Kundtjänst svarar på frågor dygnet runt. Ring 08-600 10 00 eller fyll i formuläret på nyatunnelbanan.sll.se



Vad finns under markytan? Nya tunnelbanans geotekniker provborrar i Sickla.

Foto: Region Stockholm

Tusentals hål i backen

Hela den nya tunnelbanan ska byggas i berg. De senaste åren har tusentals hål borrats längs de nya sträckorna för att få koll på bergets kvalitet.

– Markundersökningarna görs för att kartlägga förhållandena under jord, så att vi kan planera våra kommande arbeten på bästa sätt. Bara i Barkarbyprojektet har vi borrat över 1300 hål, säger Anna Nylén, projektchef för tunnelbanan till Barkarby.



Anna Nylén,
projektchef

Berget är viktigt

Borrningarna utförs från markytan, genom alla jordlager, ner till berget. Sedan fortsätter man att borra cirka 5 meter ner i berget, för att vara helt säker på att man nått fast berg.

– Det är lättare att bygga ju mer berg vi har runt om tunneln. Det som kallas

bergtäckning är viktigt för att vi ska kunna bygga resurseffektivt, säger Anna Nylén.

Avslöjar hållfastheten

Vid borrningarna plockas cylindrar av berg upp och transporteras sedan hem till kontoret där experter tittar närmare på bergets egenskaper. Provboringarna kan bland annat avslöja var det finns sprickor och så kallade krosszoner, områden där berget är mindre hållfast.

I Barkarby kommer tunnelbanan att gå igenom ett stråk av episyenit:

– Det är en mer sällsynt slags porös granit och vi kommer att behöva anpassa arbetet med tunnlar till det. Tack vare markundersökningarna är vi förberedda, säger Anna Nylén.

Hallå Lars Martinsson,
bergsingenjör och
biträdande projektledare
på nya tunnelbanan...



Vad är egentligen bra berg?

– Bra bergförhållanden för oss är när vi kan bygga tunnlar utan att det tar alltför lång tid eller blir onödigt dyrt.

Hur är Stockholms berg?

– Stockholms berggrund är 1,8 miljarder gammal och består av gnejs med inslag av granit. Det är hårt och hållfast och bra att borra tunnlar i.

Det låter ju bra, varför gör ni provborringarna då?

– Det finns ändå sprickor och zoner med svagare berg som gör att vi måste anpassa våra arbetsmetoder på vissa platser. Till exempel kan vi behöva täta berget runt tunneln extra mycket, så att inte grundvattnet läcker in.

Många mätningar ger koll på vår påverkan

Nu har bygget av Blå linje till Barkarby startat. Det kommer att märkas. Före, under och efter byggtiden gör vi mätningar för att hålla koll på hur vi påverkar omgivningen.

Besiktning av byggnader

Innan våra arbeten startar besiktigar vi byggnader som finns i närheten. Du som bor i eller äger en fastighet blir kontaktad av en besiktningsman i god tid innan vi borrar och spränger ut de nya tunnlar. När våra arbeten är avslutade gör vi en efterbesiktning för att kontrollera att våra arbeten inte har orsakat några skador.

Bullermätningar

Maskiner och byggarbeten ovan jord kan skapa buller. Vår miljödom reglerar hur mycket vi får låta när vi bygger och vi gör bullermätningar under hela byggtiden. Vi får utföra bullrande arbeten helgfri måndag till fredag kl 07.00–19.00 ovan jord och kl 07.00–22.00 under jord.

Vibrationsmätningar

Borringar och sprängningar kan orsaka vibrationer. Vi mäter kontinuerligt vibrationer i byggnader i närheten av våra arbeten för att vara säkra på att vi inte har någon negativ påverkan.

Grundvattenmätningar

När vi bygger tunnlar kan vi påverka grundvattnet. Med regelbundna mätningar upptäcker vi direkt eventuella förändringar i grundvattennivån. Då kan vi omedelbart sätta in åtgärder om det behövs. Till exempel kan vi tillföra nytt grundvatten, så kallad infiltration. På det sättet undviker vi att marken sätter sig eller rör sig på ett sätt som skulle kunna skada byggnader.



Inventering av djur och natur

Om det finns sällsynta arter som behöver skyddas ska nya tunnelbanan ta hänsyn till det. Inför tunnelbanebygget har vi gjort inventeringar av naturmiljön i närheten av alla de framtida byggarbetsplatserna.

Koll på klimatpåverkan

Att resa med tunnelbanan är hållbart, men när vi bygger bidrar vi till klimatpåverkan. Under hela byggtiden behöver vi därför hitta klimatsmarta lösningar. Det handlar till exempel om att använda så lite stål och betong som möjligt och göra miljöanpassade materialval.

Tidplan: Byggtidens olika faser

TOTAL
BYGGTID:
6 ÅR

Fas 1

Arbetstunnlar: 1 år

I Barkarby byggs tre arbetstunnlar, en i Veddesta industriområde och två på Barkarby gamla flygfält.

Fas 2

Spårtunnlar och stationer: 3–4 år

Blå linje förlängs från Akalla och får två nya stationer: *Barkarbystaden* och *Barkarby*. Hela sträckan byggs i berg.

Fas 3

Installationer och tester: 1–2 år

I den sista fasen lägger vi spår, gör installationer, testar alla tekniska system och provkör tågen.

Adresskälla: Lantmäteriet

Samhällsinformation om nya tunnelbanan



Vi gör avstånden mindre när Stockholm blir större

Nu bygger vi ut tunnelbanan så att avstånden blir mindre när Stockholm blir större. Det behövs för att många nya bostäder med bra kommunikationer ska kunna byggas i Järfälla, Nacka, Solna och

Stockholm. Satsningen görs gemensamt av Region Stockholm, Järfälla kommun, Nacka kommun, Solna stad, Stockholms stad och Trafikverket.



Se filmerna om hur vi bygger ut tunnelbanan!

På vår Youtube-kanal *Nya tunnelbanan* finns en film om hur det går till att bygga ut Blå linje till Barkarby.