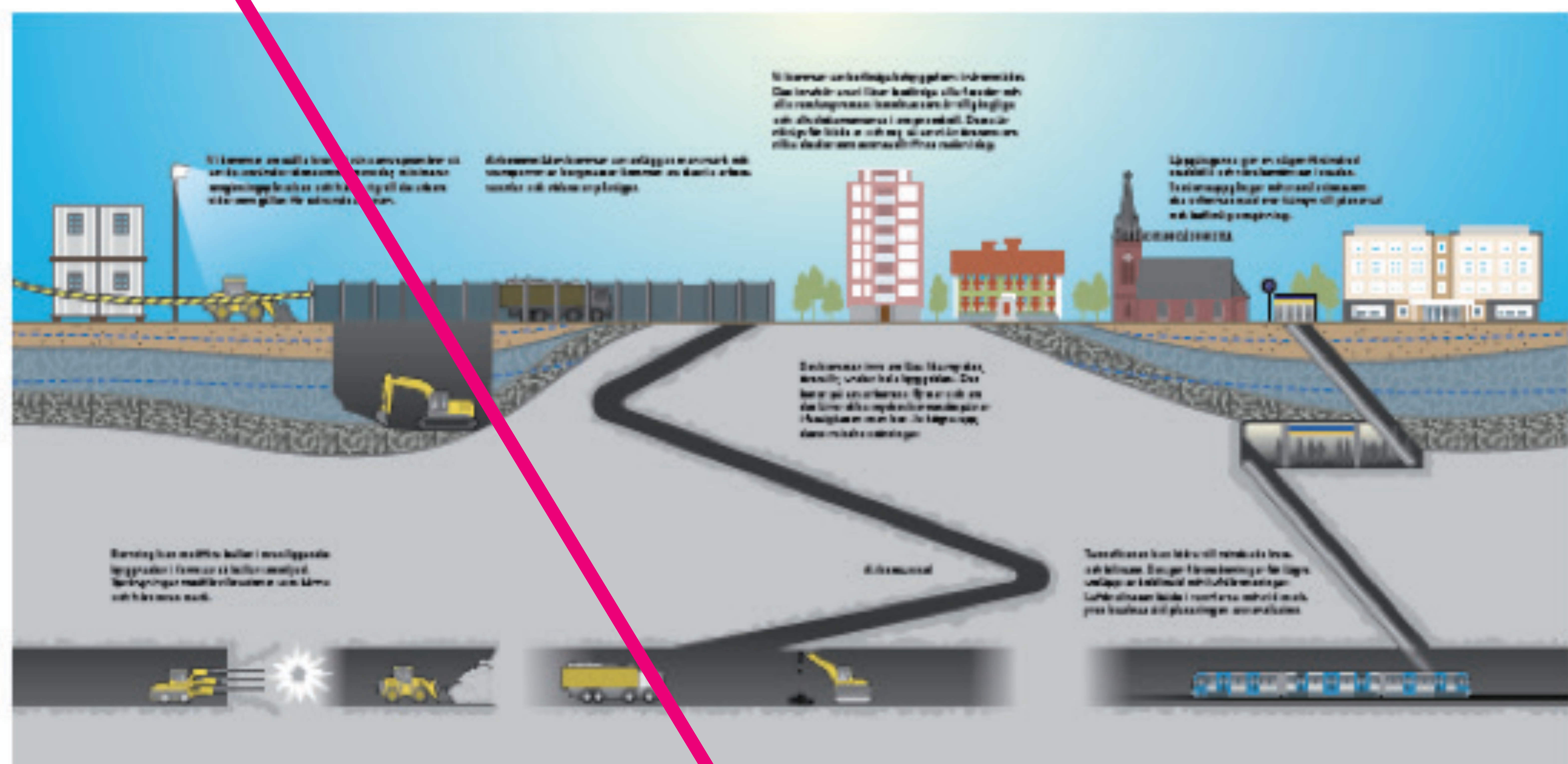


Så här bygger vi tunnelbana

För att bygga tunnelbana behöver arbetstunnlar och spårtunnlar byggas, och vid stationerna kommer schaktning att ske.



Tunnelbanan kommer att gå helt under mark men ventilation och entréer kommer att synas ovanför marken. För att kunna bygga tunnelbanan under marken byggs en arbetstunnel för varje station. Arbetet startar med arbetstunnlarna och sedan byggs spår-tunnlar och stationer.

Förberedande arbeten för arbetstunnlar och stationsentréer omfattar ledningsomläggning, trafikomläggning samt iordningställande av etableringsytor. Detta beräknas ta sex till nio månader för varje stationsentré och arbetstunnel. Därefter byggs arbetstunneln, vilket tar ungefär sex till nio månader för varje tunnel. När arbetstunneln kommit fram till stationsläget börjar arbetet med plattformsrummet och spår- och servicetunnlar. Detta arbete tar cirka tre år per station.

Huvuddelen av allt arbete med byggande av stationerna, såsom plattformsrum, stationsuppgångar och i vissa fall biljethallar, kommer att ske underifrån. Berg kommer att borras och sprängas nerifrån och lastas ut genom arbetstunnlarna. Stationsentréerna kommer att byggas från markytan och omfatta öppna schakt, sprängning och grundläggning. På många platser kommer stål-sjont att slås ner. Slutligen utförs installationer av elsystem, signal-system, brandskydd, ventilation, vatten, avlopp med mera. När bygget är klart återställs marken.

Många arbetsmoment i tunnlar kommer inte att märkas för de som bor i till tunnlar eller vid någon av etableringsytorna. Andra arbeten kommer att märkas mer. Tiderna för arbetena anpassas därför till varje plats så att störningarna för omkringboende ska bli så små som möjligt.



Titta gärna på våra två filmer om byggtiden som visas här på Öppet hus!

Påverkan under byggtiden

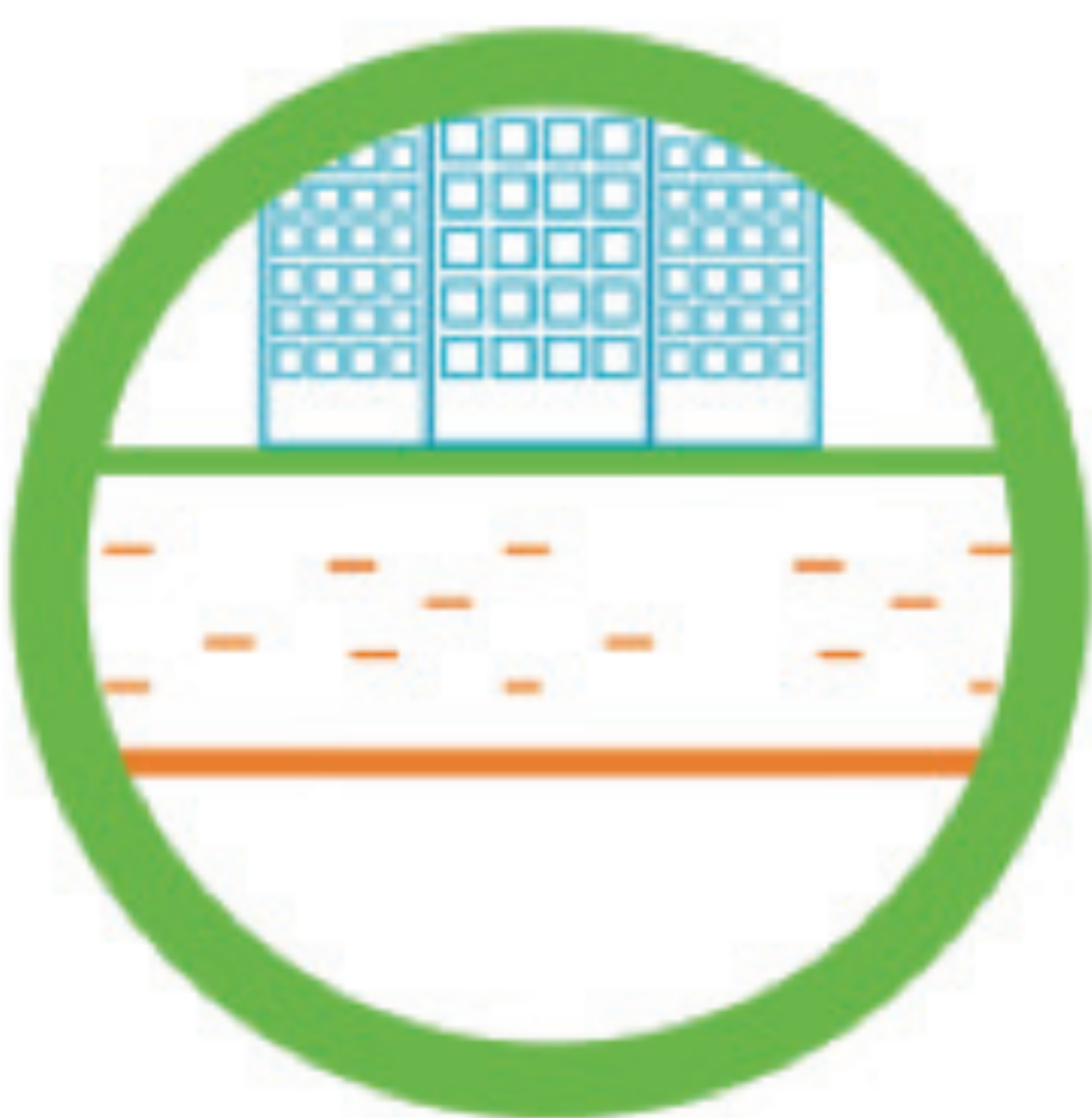
Utbyggnaden av tunnelbanan kan ge olika typer av störningar beroende på var vi arbetar.



Arbeten ovan jord

Hela den nya tunnelbanan ska ligga under jord utom stationernas entréer och mindre teknikutrymmen. För att kunna arbeta under jord behövs det arbetstunnlar från ytan för transport av maskiner, personal och bergmassor.

Arbeten ovan jord kommer ibland att orsaka buller i närområdet. I en del fall kan det bli aktuellt med till exempel fönsteråtgärder för att stänga ute bullret.



Arbeten under jord

När vi bygger tågtunnelarna ger borrarningarna vibrationer som sprider sig genom berget och hörs i byggnaderna ovanpå. Detta kallas för stomljud och går inte att undvika.

Stomljuden ökar mer ju närmare tunnelfronten man är. Ljudet beror också på hur huset är byggt och var i huset man är.

Sprängningarna i sig varar inte länge, men ger höga ljud som också kan kännas som skakningar i huset. Det som vill kan få en förvarning till exempel via mobilen innan vi spränger.

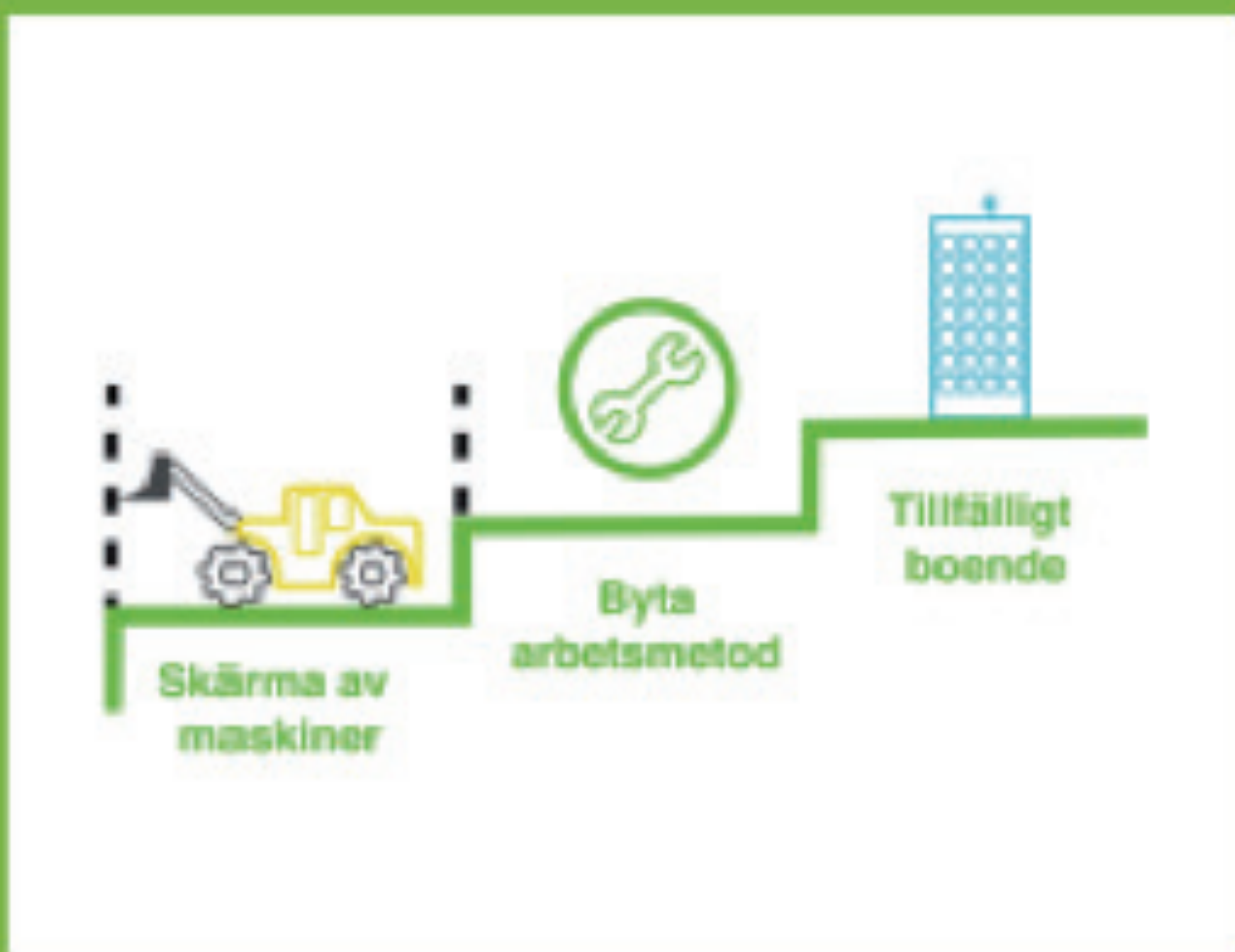


Så påverkas trafiken

Det mesta av det utsprängda berget kommer att fraktas bort med lastbil. Vi planerar både tider och färdvägar för att omgivningen ska påverkas så lite som möjligt.

Biltrafik nära arbetsplatserna kan tillfälligt behöva ledas om under byggtiden.

När nya och gamla spår ska kopplas ihop kommer det att bli avstängningar eller neddragningar i tunnelbanetrafiken. Det kompenseras med ersättningstrafik.

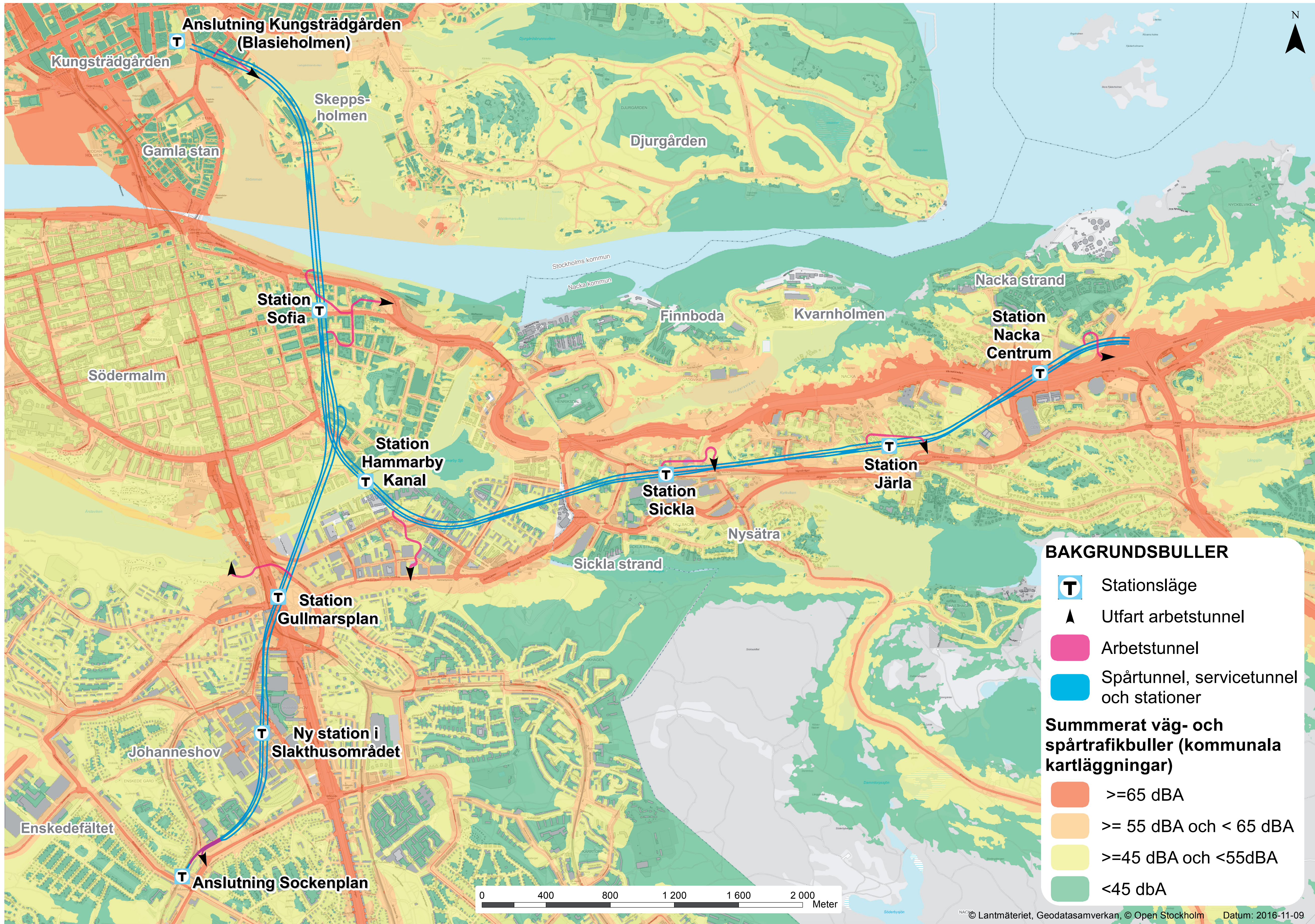


Om du blir störd

Ljud och buller mäts i decibel. Vårt mål är att det i genomsnitt inte ska låta mer än 45 decibel inomhus – ungefär som en modern diskmaskin. Under delar av byggtiden och på en del av de platser vi arbetar kommer det att låta mer än så. Då måste vi hitta lösningar som minskar störningen. Det kan vara allt från att skärma av maskiner eller ändra arbetsmetoder, till att i en del fall erbjuda tillfällig vistelse dagtid eller annat tillfälligt boende.

Befintliga bullernivåer

Oönskat luftburet ljud kallas för buller. Människor upplever buller på olika sätt. Tunnelbanan till Nacka och söderort kommer att medföra ökade bullernivåer. Nedanstående karta illustrerar befintligt väg- och spårtrafikbuller.



Byggskedet

Utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka och söderort kommer att medföra ökade bullernivåer under framförallt byggskedet. Arbetsmoment som är bullrande är till exempel borrhning nära markytan, sprängning nära markytan, rivning av tillfälliga konstruktioner, schaktning med grävmaskin med mera. Buller kommer också att uppstå vid transporter av bergmassor från arbetstunnelmynningarna. Då dessa är placerade nära trafikerade vägar kommer buller från bergtransporterna inte orsaka några påtagligt ökade bullernivåer sett över dygnet.

Driftskedet

Luftburet buller förväntas i driftskedet förekomma i måttliga ljudnivåer vid anslutning Sockenplan, där den nya bansträckingen kommer att gå ovan mark en kort sträcka. Ingen bostad som i dagsläget inte är exponerad för ljudnivåer över riktvärden för maximal eller ekvivalent ljudnivå kommer att bli det efter att den nya tunnelbanan tagits i drift.

