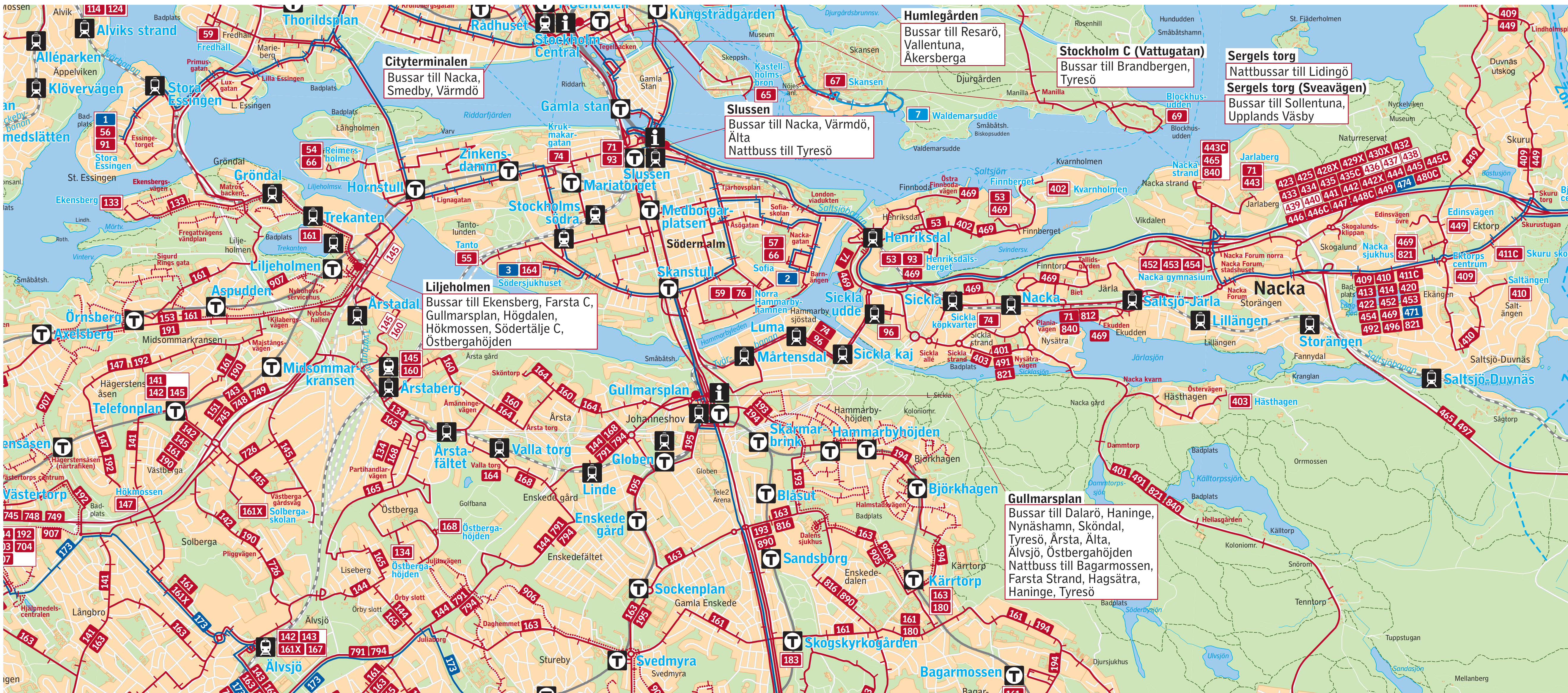


Befintlig kollektivtrafik och påverkan under byggtiden

I samband med utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka och söderort kommer busslinjernas linjedragning och hållplatslägen att behöva ses över.



SL:s busslinjekarta 2016

Många nya bytespunkter

Den nya tunnelbanan till Nacka och söderort bidrar till helt nya lösningar för kollektivtrafiken i hela stockholmsregionen. Nacka Centrum och Sickla blir nya viktiga knutpunkter för dig som bor i Nacka och Värmdö. Gullmarsplan blir en bytespunkt för bussar, tunnelbanans Blå, Gula och Gröna linjer och tvärbanan. I Hammarby sjöstad kommer du att kunna byta mellan tunnelbana och tvärbana vid Luma och Mårtensdal. I söderort kommer 40 000 nya bostäder att byggas som kräver tätare avgångar på Skarpnäck- och Farstalinjen som den nya tunnelbanan möjliggör.

När den nya tunnelbanan är igång kommer busstrafiken att anpassas till de nya stationerna så att fler får en bra koppling till stationerna.

Störningar under byggtiden

Vi arbetar för att det ska bli så få störningar av befintlig kollektivtrafik som möjligt under byggtiden. En detaljerad utredning kring tillfälliga och permanenta förändringar av kollektivtrafik pågår.

Djupt under markytan

En annan viktig faktor har varit att kunna bygga tunnelbanan där det finns bergtäckning. Att kunna gå tillräckligt djupt i berg under Saltsjön har också varit styrande och har medfört att spårsträckningen ligger djupt längs linjen. Genom att förlägga tunneln i berg undviks arbeten och därmed störningar i markytan och konflikter med andra verksamheter.

Undvika tunnelkrockar

Befintliga anläggningar som måste undvikas kan vara andra ledningstunnlar (till exempel el, tele, vatten, avlopp) eller andra anläggningar under jord, till exempel underjordsgarage, planerade och befintliga vägtunnlar eller andra bergutrymmen.

Tunnel i berg

Utgångspunkten för spårtunneldragningen har varit dels befintliga anslutningspunkter vid Kungsträdgården och Sockenplan, dels lokaliseringen av de nya stationerna.

Stationens delar

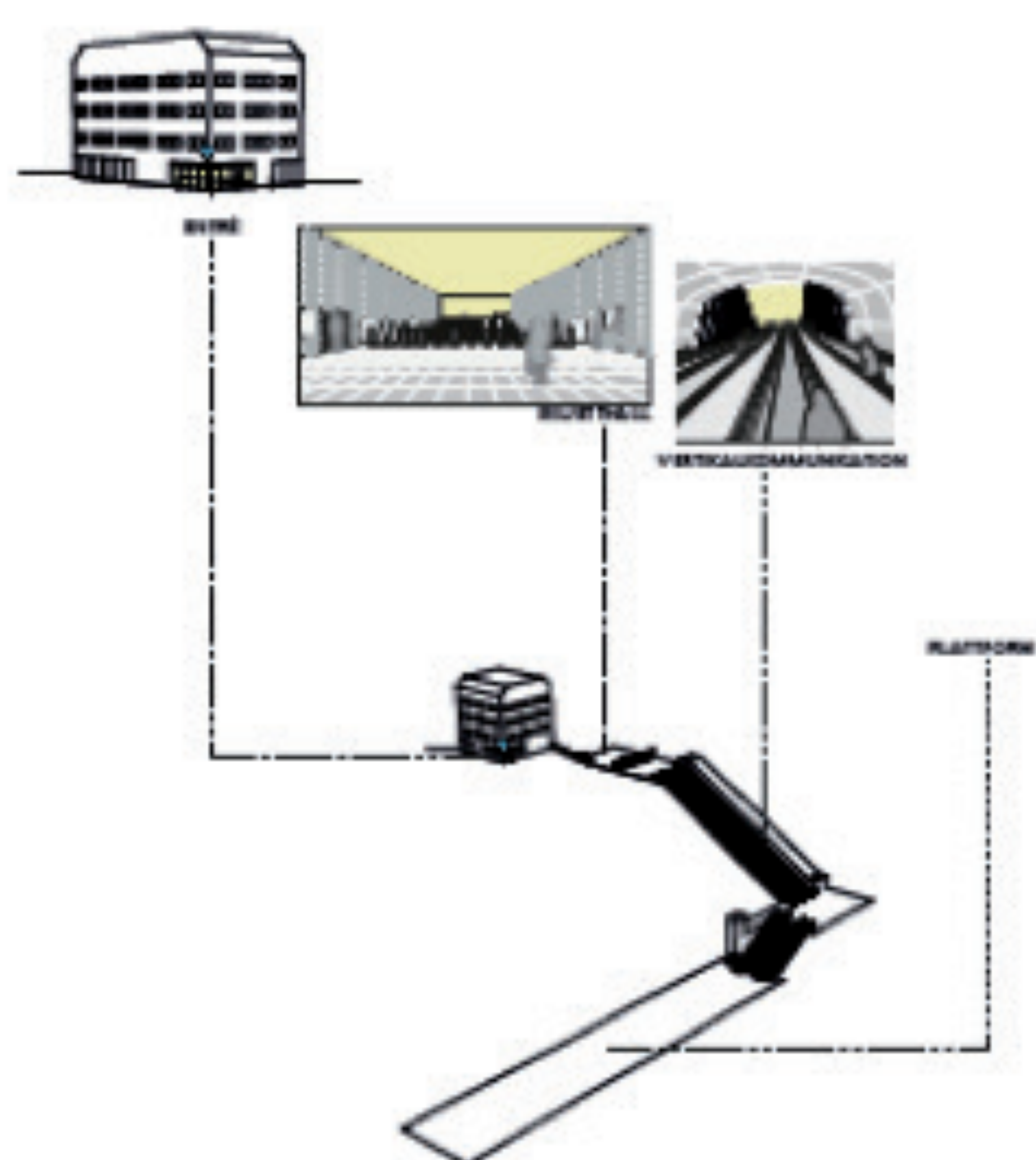
Stationen består av delar både ovan och under mark. Större delen av stationen ligger under mark.

Entrén är stationens möte med omgivningen. Den kan ligga i en fristående byggnad eller inrymmas i en annan byggnad. Biljetthallen kommer i de flesta fall att ligga under mark, vilket ger möjlighet till flera entrélägen i marknivå, till exempel på olika sidor av en gata.

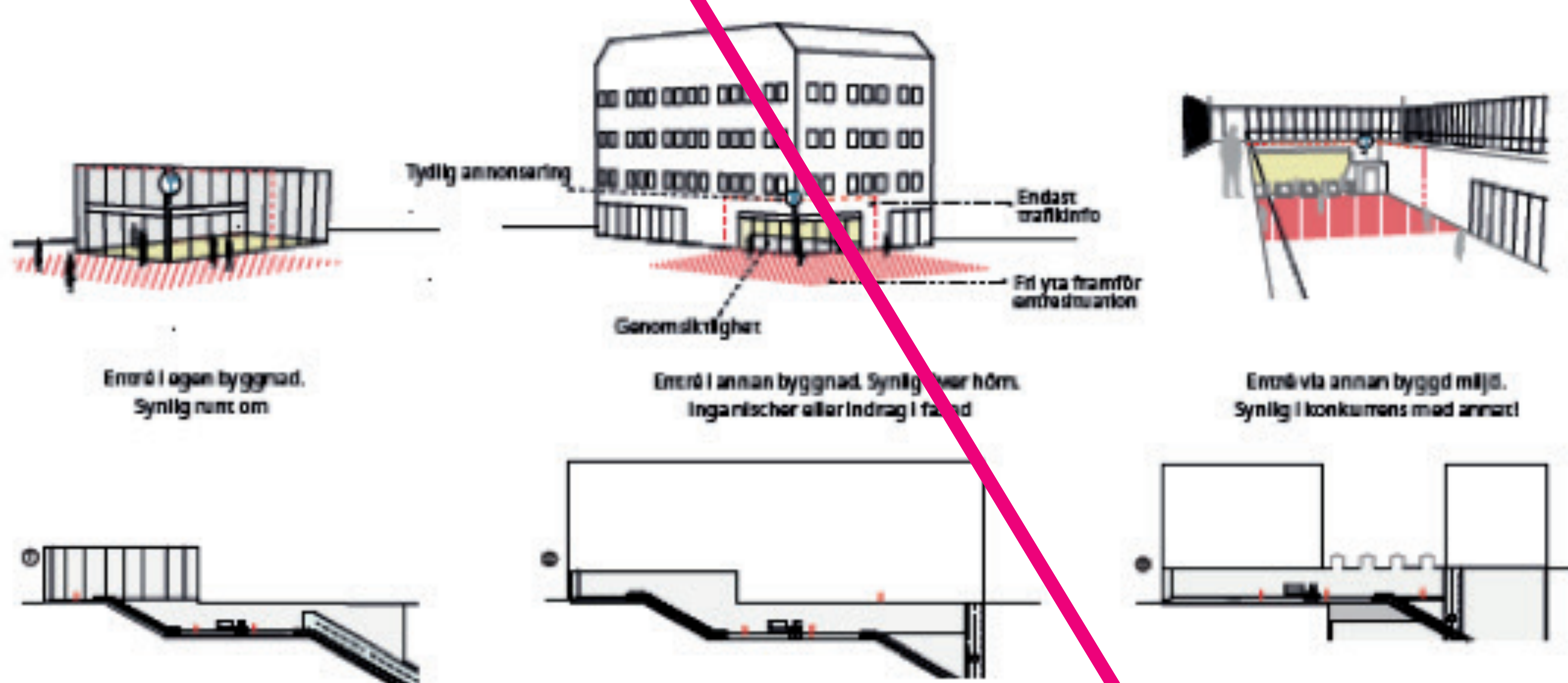
Rulltrappor eller hissar kommer att förbinda biljetthallen med plattformen.

Generellt byggs stationsentrén alltid med schakt ovanifrån och plattformsrummet alltid i berg underifrån. Hur förbindelsen mellan plattform och entré byggs varierar från station till station, beroende på djupet ner till berg.

Byggande av en station omfattar förutom jordschakt och bergarbeten också byggande av entrébyggnad, installation av teknisk utrustning samt inklädning av plattformsrum.



Exempel på hur en stationsentré kan se ut



Entré i egen byggnad med tydlig identitet
Titangården, Malmö



Entré över hörn i existerande byggnad,
Gamla stan



Entré via annan byggd miljö,
T-centralen