

Ärendenummer
[Ärendenummer]
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2023-06-16

Konfidentialitetsnivå

Mottagare
Huddinge kommun

Kopia till
[Kopia till]

TSK10, Huddinge kommuns förslag till bro över Vårby Allé

Hej!

Trafikverket delger Huddinge kommun det PM Tyréns tagit fram med utredning om teknisk genomförbarhet av Huddinge kommuns förslag till gång- och cykelbro över Vårby Allé. Delgivningen innehåller även det PM Trafikverket skrivit om genomförbarhet av Huddinge kommuns förslag till gång- och cykelbro över Vårby Allé för program Tvärförbindelse Södertörn. Trafikverkets PM sammanfattar de tekniska aspekterna samt behandlar tids- och kostnadsaspekterna för projektet som helhet. De båda PM:en bör läsas ihop och en sammanfattande slutsats finns att läsa i Trafikverkets PM.

Bifogade PM via länk:

PM Trafikverkets bedömning av Huddinge kommuns förslag till bro över Vårby Allé

PM Konsekvensbedömning Huddinge kommuns broförslag

Med vänlig hälsning

Emilia Geuken
Projekteringsledare

Tvärförbindelse Södertörn, Stora Projekt

emilia.geuken@trafikverket.se

Direkt: 010-123 38 19

Mobil: 070-088 76 83

Trafikverket

Adress: Solna Strandväg 98

Besöksadress: Solna Strandväg 98

Telefon: 0771-921 921

trafikverket.se

Ärendenummer
[Ärendenummer]
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2023-06-16

Dokumentegenskaper, Ärendenummer [Ärendenummer], Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2023-06-16, Dokumenttyp BREV.
Konfidentialitetsnivå.[Konfidentialitetsnivå]

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Från: Postlåda-KSF Registrator SBA Trafik (Gemensam brevlåda)
Skickat: den 29 juni 2023 15:05
Till: Postlåda-KSF Registrator SBA Trafik (Gemensam brevlåda)
Ämne: Tvärförbindelse Södertörn PM Huddinge kommuns
broförslag, Handlingar som ska registreras
Bifogade filer: Följebrev.pdf; PM Trafikverkets bedömning av Huddinge
kommuns förslag till bro över Vårby Allé.pdf; PM
Konsekvensbedömning Huddinge kommuns broförslag.pdf
Kategorier: jag tar den/ Anna

Med vänliga hälsningar

Anna Berglind Arnström
Registrator
08-535 301 26

Administrativa sektionen
Kommunstyrelsens förvaltning
Huddinge kommun
141 85 Huddinge

huddinge.se

E-post, brev eller fax som kommer till Huddinge kommun blir allmän handling enligt [offentlighetsprincipen](#).
Personuppgifter hanteras enligt [dataskyddsförordningen \(GDPR\)](#).

V259 Tvärförbindelse Södertörn

TSE101

Vårbybron och trafikplats Duvberget

PM

Konsekvensbedömning

Huddinge kommuns broförslag

UNDERLAGSHANDLING

2023-06-12

1C140008.docx

Rev	Ändring avser	Godkänd	Datum

Objektnamn	V259 Tvärförbindelse Södertörn
Entreprenad	TSE101 Vårbybron och trafikplats Duvberget
Beskrivning 1	PM
Beskrivning 2	Konsekvensbedömning
Beskrivning 3	Huddinge kommuns broförslag
Beskrivning 4	
Granskningsstatus	
Handlingstyp	UNDERLAGSHANDLING
Diarienummer	
Objektnummer	145326
Konstruktionsnummer	
Företag	Tyréns AB
Skapad av	Andreas Rosell
Uppdragsnummer	292175



Innehåll

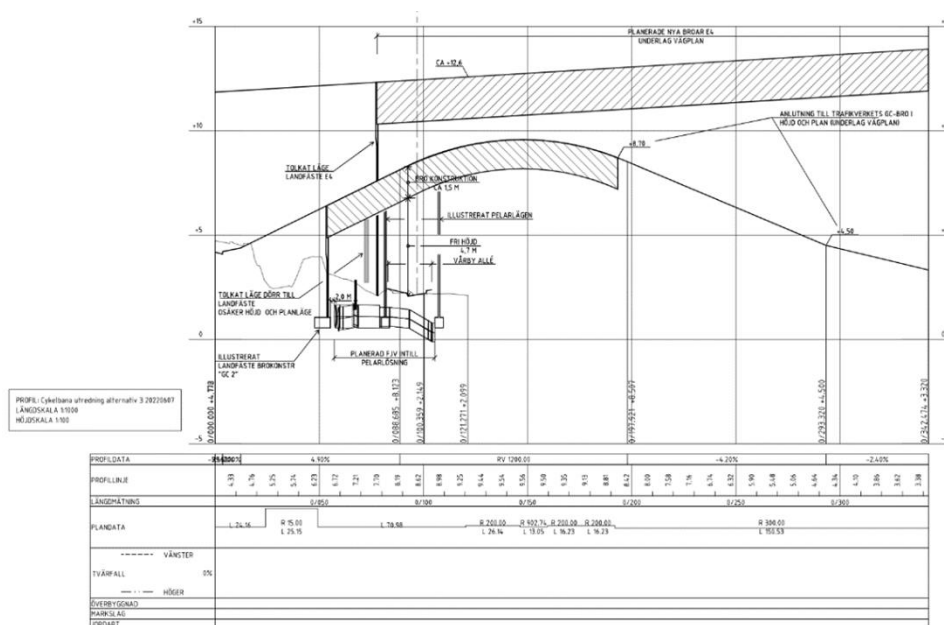
1	INLEDNING	2
2	GENOMFÖRBARHETS-, RISK- OCH KONSEKVENSBEDÖMNING	2
2.1	TO VÄG	2
2.2	TO BYGGNADSVÄRK	3
2.2.1	Genomförbarheten	3
2.2.2	Risker	3
2.2.3	Konsekvenser	3
2.3	TO GEOTEKNIK	3
2.3.1	Genomförbarheten	3
2.3.2	Risker	3
2.3.3	Konsekvenser	3
2.4	TO ARKITEKTUR	4
2.4.1	Risker	4
2.4.2	Konsekvenser	4
2.5	TO LANDSKAP	4
2.5.1	Genomförbarhet	4
2.5.2	Risker	4
2.5.3	Konsekvenser	4
2.6	TO EL	4
2.7	TO VA	4
2.8	TO LEDNINGSSAMORDNING	4
2.8.1	Konsekvenser	4
2.9	TO PRODUKTIONSPLANERING	5
2.9.1	Genomförbarhet	5
2.9.2	Risker	5

1 Inledning

Detta PM är framtaget inom TSK10 för att bemöta Huddinge kommuns förslag på ny utformning av brolösning över Vårby allé som skulle ersätta den gång- och cykelsnurra som tagits fram av Trafikverket inom TSK10.



Figur 1. Förslag för bro över Vårby allé från Huddinge kommun.



Figur 2. Förslag på ny profil för bro över Vårby allé från Huddinge kommun.

2 Genomförbarhets-, risk- och konsekvensbedömning

För att utvärdera Huddinge kommuns förslag gällande gång- och cykelbro över Vårby allé har berörda teknikområden identifierat risker och konsekvenser med förslaget samt bedömt genomförbarheten och eventuell påverkan på anläggningskostnad.

2.1 TO Väg

Förslaget från Huddinge kommun innebär svårigheter att få ihop det profilmässigt, under förutsättningen att gång- och cykelväg ska anslutas mot befintlig Vårby allé. Enligt Trafikverkets utformning krävs det att dörren i landfästet kan öppnas och vara åtkomlig med ledningsdelar – vilket

är ett krav för underhåll av fjärrvärmeledningar. Att kombinera Huddinge kommuns förslag med dessa krav skulle leda till en lutning brantare än gällande praxis (5 %). Man får även beakta fri höjd för gång- och cykelvägen under bron, där höga fordon på Vårby allé kan komma upp på gångbanan och riskera att köra in i bron.

En annan aspekt är att av estetiska skäl har geometrin för gång- och cykelvägen tidigare undvikit raklinjer, vilket i Huddinge kommuns projektering är ersatt av en lång raklinje över Vårby allé.

2.2 TO Byggnadsverk

2.2.1 Genomförbarheten

En bedömning av genomförbarheten av förslaget från Huddinge kommun kräver en djupare utredning. Ledningsomläggning i fält är redan igång, framförallt av fjärrvärmeledningar. Huddinge kommuns broförslag medför att ledningarna måste byggas efter grundläggning av brostöd. Om ledningarna ska betraktas som befintliga driftsatta ledningar, som ej får påverkas, behövs alltså ytterligare ledningsomläggningar och temporära skeden vilket får påverkan på tid och kostnad för huvudentreprenaden TSE101.

2.2.2 Risker

Risk för stor påverkan av tid- och kostnad för hela projektet.

2.2.3 Konsekvenser

Huddinge kommuns förslag medför en korsningsvinkel över Vårby allé som blir mycket sned och leder till mycket långa spännvidder – längre än vad bron i övrigt är utredd att klara. Eftersom Vårby Allé ska vara öppen för trafik under byggtid behövs extra utrymme för formställning utöver brons konstruktionshöjd.

Gång- och cykelbrons linjeföring och stödplacering måste samordnas med tillträde till det invändiga utrymmet i Vårbybrons landfäste vilket innebär samordning och godtagande av ledningsägaren och med stor sannolikhet påverkan på förfrågningsunderlaget TSE101.

För att inte hamna i konflikt med siktlinjer för Vårby allé i kurvan efter stora brons landfäste bör gång- och cykelbrons pelare placeras så nära stora bron som möjligt, dock ligger det ledningar i marken där. För att nå/angöra dörren i landfästet måste man också komma under gång- och cykelbron, därför är det nödvändigt att gång- och cykelbron ligger nära den stora bron. Det är också en stor fördel om bron kan grundläggas i samma schakt som stora bron. Dessa krav står i konflikt med Trafikverkets krav på att parallella broar ska utföras med ett avstånd minst 4 m fritt till varandra.

2.3 TO Geoteknik

2.3.1 Genomförbarheten

Huruvida brostödens lägen är anpassade till markförlagda ledningar inklusive de som läggs i pågående entreprenad, är svårt att bedöma utifrån erhållna skisser. Det som kan sägas med säkerhet är att beroende på schaktslänter för grundläggning är det svårt att tillgodose erforderligt arbetsutrymme.

2.3.2 Risker

Sena ändringar, som detta förslag från Huddinge kommun, medför stor påverkan av tid- och kostnad.

2.3.3 Konsekvenser

Brostöden behöver pålas, schakt och sponter kommer i konflikt med markförlagda ledningar. Vägbank på jord i anslutning till planerat båthus kräver markförstärkning, omfattning av detta kan fastställas först efter stabilitetsberäkningar och sättningsberäkningar.

2.4 TO Arkitektur

Gång- och cykelbron är medvetet utformad som en "slang" med en dynamisk linjeföring och fri form för att visuellt kontrastera mot den stora Vårbybron. Detta understryks av snurrar i norra landfästet. En förlängning av gång- och cykelbron skulle innebära avsteg från gestaltungs-konceptet och därmed går de högt ställda gestaltungsambitionerna förlorade.

2.4.1 Risker

Geometriska förutsättningar och krav vid en förlängning över Vårby allé leder till att bron tvingas till en utformning som inte samspelar väl med den nu gällande gestaltungsningen.

2.4.2 Konsekvenser

Gestaltungs-mässigt leder de begränsade geometriska förutsättningar till att förlängningen får en oönskad geometri och linjeföring. Detta leder i värsta fall till ett omtag i gestaltungsningen av hela bron, över hela Fittjaviken, till Botkyrka.

2.5 TO Landskap

2.5.1 Genomförbarhet

Den föreslagna gång- och cykelvägens anslutning till Vårby allé ligger så nära planerad tomt för båthus att en god landskapsutformning inte bedöms kunna uppnås för denna del. Föreslagen förändring innebär stora svårigheter att uppnå en tillräckligt bra utformning av mark såväl funktionellt som utseendemässigt.

2.5.2 Risker

Riskerna gäller framför allt kvalitet.

2.5.3 Konsekvenser

Huddinge kommuns föreslagna förändring bedöms bland annat innebära svårigheter att uppnå tillräckligt funktionell tillgång till driftutrymme i landfäste. Dessutom leder det till utseendemässigt dåliga lösningar med störande stödkonstruktioner.

2.6 TO EI

Förändrad sträckning bedöms påverka vald principutformning och gestaltungsning av belysningen längs gång- och cykelvägen. Detta medför att mängden stolpar skulle öka. En ny matningsväg för anslutning till befintlig anläggning skulle behövas. Ny konfliktpunkt i anslutningen mot Vårby allé skulle kräva justeringar och nya belysningsberäkningar.

2.7 TO VA

Huddinge kommuns förslag bedöms inte påverka den övergripande VA-utformningen, men justeringar av dagvattenhantering från Vårbybron skulle behöva utföras. Brostöd skulle behöva ta hänsyn till befintliga och kommande VA-ledningar i området.

2.8 TO Ledningssamordning

2.8.1 Konsekvenser

Huddinge kommuns förslag skulle leda till att omprojektering av ledningar samt samordning mellan samtliga ledningsägare och övriga teknikområden. Detta skulle sannolikt innebära omläggning av förberedande ledningar. Största konflikten är med de fjärrvärmeledningar som anläggs nu i en förberedande entreprenad.

2.9 TO Produktionsplanering

2.9.1 Genomförbarhet

Samtliga konstruktioner i området kräver grundläggning. Grundläggning för gång- och cykelbron, landfäste och brostöd, skulle behöva utföras samtidigt med grundläggning för Vårbybron samt de stödmurar som ska hålla vägbanken. Konventionell broställning blir svår beaktat kravet om att hålla Vårby allé öppen.

Stödmur ägs av Trafikverket och bro med landfäste ägs av Huddinge kommun vilket motsäger att konstruktionerna byggs samman till en sammanhängande konstruktion.

2.9.2 Risker

Detta blir komplext med avseende på befintliga ledningar. Utredning behöver ske om eventuellt snedställda pålar för gång- och cykelbro, enligt Huddinge kommuns förslag, krockar med redan nedlagd fjärrvärme.

Landfästet för gång- och cykelbron ligger sannolikt så nära stödmurarna att det rent produktionsmässigt blir svårt att utföra konstruktionerna, både ur teknisk synvinkel och ur arbetsmiljöperspektiv.

PM Trafikverkets bedömning av Huddinge kommuns förslag till bro över Vårby Allé

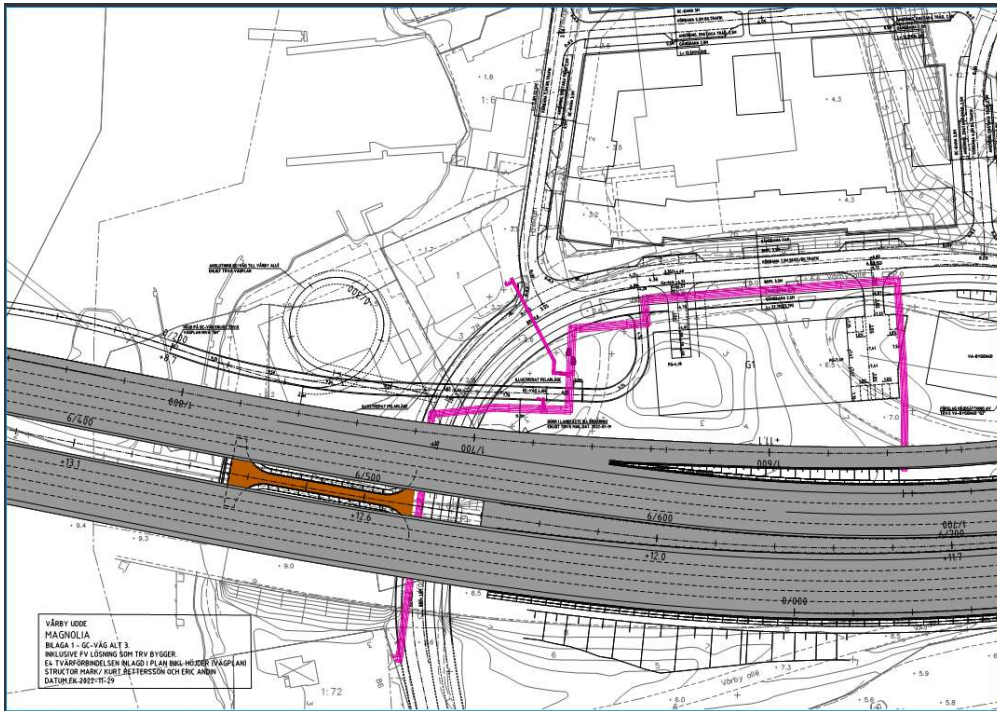
Inledning och bakgrund

Trafikverket har med hjälp av projekterande konsult, Tyréns, för nya trafikplats Duvberget inom Tvärförbindelse Södertörn tittat på det förslag till gång- och cykelbro över Vårby Allé som Huddinge kommun inkommit med till Trafikverket i sent skede.

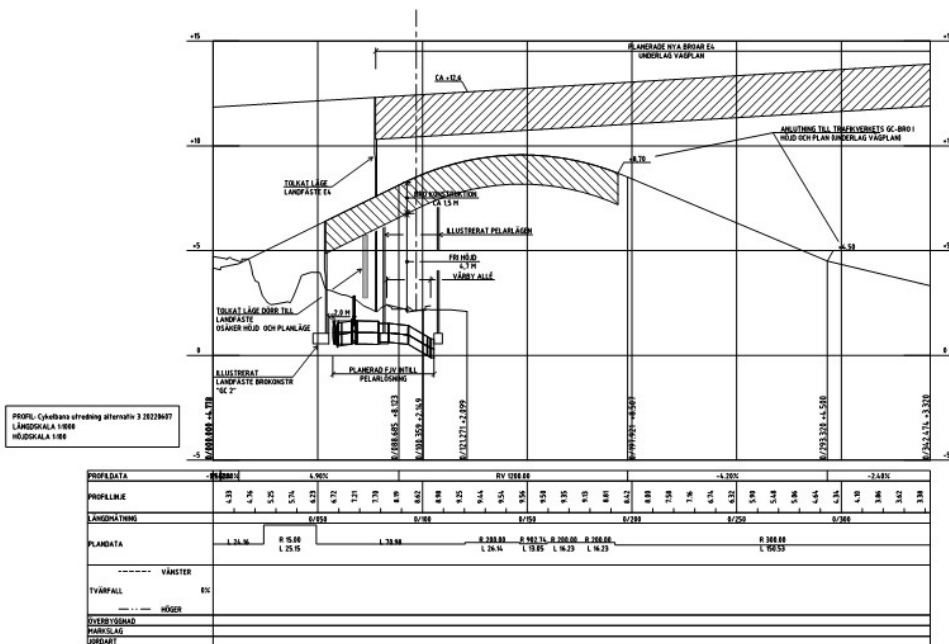
I förfrågningsunderlaget för Trafikplats Duvberget som Trafikverket tagit fram i samarbete med Tyréns och i samråd med Huddinge kommun, finns idag en så kallad ”gång- och cykelsnurra” bredvid Vårbybroarna. ”Gång- och cykelsnurran” är av- och påfarten till gång- och cykelbron över Fittjaviken. Tidigare har Trafikverket tagit fram ett förslag på en lösning med en bro som fortsatte över Vårby Allé, men Huddinge kommun avvisade den lösningen då den gjorde för stort intrång på den yta där kommunen planerar för ett båthus.

Trafikverket har gett Tyréns i uppgift att titta på förslaget från Huddinge kommun för att se över om förslaget är genomförbart utifrån den projekterade lösning som finns och de krav Trafikverket har i sitt förfrågningsunderlag för Entreprenad Trafikplats Duvberget, TSE101. Tyréns har formulerat ett PM för utredningen om förslaget från Huddinge kommun är tekniskt genomförbart och vilka risker förslaget skulle föra med sig. Till Tyréns PM tillkommer aspekter såsom tidplan för projektet, ekonomi och andra planeringsaspekter som också behandlas i det här PM:et

Figur 1 och Figur 2 visar skisser på förslaget från Huddinge kommun.



Figur 1 Förslag på ny utformning med gång- och cykelbro över Vårby Allé från Huddinge kommun.



Figur 2 Förslag på ny profil för gång- och cykelbro över Vårby Allé från Huddinge kommun.

TMALL 0423 PM 3.0

Teknisk genomförbarhet

Utifrån PM:et som Tyréns tagit fram kan vi konstatera att det finns flera aspekter som påverkar om en förändring på utförandet enligt Huddinge kommuns förslag är tekniskt genomförbar.

En av aspekterna, är att de fjärrvärmeledningar som läggs i en pågående förberedande entreprenad och därför är att beakta som befintligheter. Utifrån Tyréns bedömning hamnar brostöd samt landfäste för Huddinge kommuns förslag på gång- och cykelbro i konflikt med dessa ledningar och förslaget på placering bedöms därför inte vara genomförbart.

Förslaget från Huddinge kommun är inte anpassat till de befintliga nivåerna på Vårby Allé, vilket medför att anslutningen till Vårby Allé enligt förslaget blir för brant. Huddinge kommuns förslag visar inte heller på något hänsynstagande till fria höjder för drift- och underhållsarbeten i Trafikverkets landfäste.

Vidare har Tyréns lyft en rad olika aspekter som behöver beaktas och studeras ytterligare. Det är flera olika aspekter där vi ser att förfrågningsunderlaget, som är färdigt för upphandling av Entreprenad Trafikplats Duvberget, skulle behöva omarbetas för att Huddinge kommuns förslag till ny utformning skulle vara tekniskt genomförbar. Förslaget från Huddinge kommun följer inte heller den gestaltningsmässiga kravställningen, för Gång- och cykelbron över Fittjaviken, som finns i projekt Tvärförbindelse Södertörn.

Kostnader

En omprojektering av gång- och cykelbron påverkar de flesta av teknikområdena som är inblandade i projekteringen samt så krävs en ny ledningssamordning där även ledningsägarna behöver vara inblandade. Detta gör att kostnaderna för en omprojektering kommer att bli påtagliga. Trafikverket har inte i dagsläget bett Tyréns att lämna ett pris för en eventuell omprojektering.

Under juni så kommer SVOA att färdigställa en ledningsomläggningsentreprenad i Vårby allé och SFAB har en förberedande entreprenad som idag pågår i området. Om dessa redan lagda ledningar behöver flyttas så kommer det att påverka kostnaderna.

Tid

Omprojektering samt samordning av ledningar kommer att vara så omfattande att de riskerar att påverka tiden för upphandling av Trafikverkets entreprenad Trafikplats Duvberget. Sannolikt behöver en omläggning av redan lagda

Skapat av
Geuken Emilia, PRssö

Dokumentdatum
2023-05-15

ledningarna görs vilket innebär att ledningsägarna behöver ta fram nya handlingar och göra en ny upphandling av entreprenörer. Detta tar tid då även ledningsägarna behöver handla upp enligt lagen om offentlig upphandling. Trafikverket bedömer att det påverkar byggstart för huvudentreprenören.

Slutsats

Trafikverket anser att Huddinge kommuns förslag på ny utformning för gång- och cykelväg, med en bro över Vårby Allé, inte är genomförbart. Det skulle medföra påverkan på tid och kostnad för Tvärförbindelse Södertörn vilket Trafikverket inte kan acceptera.

Skapat av
Geuken Emilia, PRssö

Dokumentdatum
2023-05-15

Dokumentegenskaper: Skapat av Geuken Emilia, PRssö Ärendenummer [Ärendenummer], Dokumentdatum 2023-05-15, Konfidentialitetsnivå [Konfidentialitetsnivå], Dokumenttyp PM.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Från: Lord, Nicklas

Skickat: den 10 juli 2023 15:16

Till: 'staffan.hintze@trafikverket.se' <staffan.hintze@trafikverket.se>; Alexandra Stassais Söderblom <alexandra.stassais-soderblom@trafikverket.se>

Ämne: Sv: Tvärförbindelse Södertörn PM Huddinge kommuns broförslag

Hej Staffan!

Vi har nu tagit del av PM och jag vill med detta meddela att vi kommer med ett skriftligt bemötande efter semesterperioden.

Sammanfattningsvis kan kommunen konstatera att en bro är möjlig att bygga istället för en gång- och cykelsnurra. Det finns konsekvenser som är hanterbara om viljan finns. Det finns inget i Trafikverkets PM som visar på att det inte är genomförbart.

På återseende efter sommaren. Hoppas att du har eller kommer att få en bra semester!

Med vänliga hälsningar

Nicklas Lord
Sektionschef
08-535 365 62

Samhällsbyggnadsavdelningen, trafik- och landsskapssektionen
Kommunstyrelsens förvaltning
Huddinge kommun
141 85 Huddinge

huddinge.se

Från: Lord, Nicklas

Skickat: den 28 juni 2023 10:58

Till: 'staffan.hintze@trafikverket.se' <staffan.hintze@trafikverket.se>

Ämne: Sv: Tvärförbindelse Södertörn PM Huddinge kommuns broförslag

Tack Staffan!

Jag ska läsa och begrunda.

Med vänliga hälsningar

Nicklas Lord
Sektionschef
08-535 365 62

Samhällsbyggnadsavdelningen, trafik- och landsskapssektionen
Kommunstyrelsens förvaltning
Huddinge kommun

141 85 Huddinge

huddinge.se

Från: staffan.hintze@trafikverket.se <staffan.hintze@trafikverket.se>

Skickat: den 26 juni 2023 14:54

Till: Lord, Nicklas <Nicklas.Lord@huddinge.se>

Ämne: VB: Tvärförbindelse Södertörn PM Huddinge kommuns broförslag

Hej Nicklas!

Hoppas du fått detta tidigare, annars så kommer Tyréns och Trafikverkets två PM//Staffan

Från: Geuken Emilia, PRyte <emilia.geuken@trafikverket.se>

Skickat: den 20 juni 2023 13:48

Till: Ovrén Barbro, PRyt <barbro.ovren@trafikverket.se>; Hintze Staffan, PRyts <staffan.hintze@trafikverket.se>; Lindblom, Suzan <Suzan.Lindblom@huddinge.se>;

Carlswärd, Mattias <Mattias.Carlsward@huddinge.se>; Ruhani, Farid

<Farid.Ruhani@huddinge.se>; Ruiz Vergara, Mauricio <[Mauricio.Ruiz-](mailto:Mauricio.Ruiz-Vergara@huddinge.se)

[Vergara@huddinge.se](mailto:Mauricio.Ruiz-Vergara@huddinge.se)>; Isaksson, Krister <Krister.Isaksson@huddinge.se>; Hui Nilsson, Cin

<Cin.Hui-Nilsson@huddinge.se>; Nistad, Clara <Clara.Nistad@huddinge.se>

Kopia: Isik Sirin, PRytr Konsult <sirin.isik@trafikverket.se>; Tjernberg, Björn

<Bjorn.Tjernberg@huddinge.se>

Ämne: Sv: Tvärförbindelse Södertörn PM Huddinge kommuns broförslag

Hej!

Här kommer delgivning av de två PM Trafikverket och Tyréns tagit fram gällande genomförbarhet av Huddinge kommuns förslag på gång- och cykelbro över Vårby Allé.

<https://chaosw.trafikverket.se/#/publ/2CA31DD2-A399-4360-BD6E-D994602AF12E>

Giltig t.o.m. 2023-06-30

/Emilia

-----Ursprunglig avtalad tid-----

Från: Geuken Emilia, PRyte

Skickat: den 9 juni 2023 09:23

Till: Geuken Emilia, PRyte; Ovrén Barbro, PRyt; Hintze Staffan, PRyts; Lindblom, Suzan; Carlswärd, Mattias; Ruhani, Farid; Ruiz Vergara, Mauricio; Isaksson, Krister; Hui Nilsson, Cin; Nistad, Clara

Kopia: Isik Sirin, PRytr Konsult; Tjernberg, Björn

Ämne: Tvärförbindelse Södertörn PM Huddinge kommuns broförslag

När: den 20 juni 2023 13:00-14:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlin, Bern, Rom, Stockholm, Wien.

Plats: Skype-möte

Hej!

Det här är ett möte för delgivning av resultatet, PM för den utredning Trafikverket låtit Tyréns genomföra gällande Huddinge kommuns förslag på gång- och cykelbro över Vårby Allé. Vi går igenom de PM Tyréns och Trafikverket tagit fram som behandlar genomförbarhet för broförslaget.

Båda PM:en, Tyréns PM gällande teknisk genomförbarhet och Trafikverkets PM som sammanfattar och behandlar genomförbarhet övergripande, kommer delges på mötet.

/Emilia

Anslut till Skype-mötet

Anslutningsproblem? [Prova Skype Web App](#)

Anslut via telefon

+46 10-123 88 88,,381607895# (Central)

Svenska (Sverige)

[Hitta ett lokalt nummer](#)

Konferens-ID: 381607895

[Har du glömt din PIN-kod för inringning?](#) | [Hjälp](#)

Anslut via webbklient

<https://webmeet.vcp.trafikverket.se/webapp/m/sfbwebrtc/>

Mötesdeltagare utanför Trafikverket kan enklare ansluta via vår webbklient.

För att ansluta till mötet, klicka på länken eller kopiera den manuellt:

Instruktion kring hur man ansluter finns via "Hjälp" ovan.

E-post, brev eller fax som kommer till Huddinge kommun blir allmän handling enligt [offentlighetsprincipen](#).
Personuppgifter hanteras enligt [dataskyddsförordningen \(GDPR\)](#).

Från: Lord, Nicklas
Skickat: den 13 september 2023 12:32
Till: Alexandra Stassais Söderblom (alexandra.stassais-soderblom@trafikverket.se); Postlåda-KSF Registrator SBA Trafik (Gemensam brevlåda) staffan.hintze@trafikverket.se
Kopia:
Ämne: Angående Trafikverkets hantering av gång- och cykel kopplat till Tvärförbindelse Södertörn, KS-2023/1673 samt KS-2023/2012
Bifogade filer: Svar till TRV om Bro utredning.pdf; Brev Tvärförbindelse Södertörn GC_trafik under byggtiden.pdf

Hej Alexandra!

Här kommer de två utlovade breven gällande Trafikverkets hantering av gång- och cykel i Tvärförbindelse Södertörn. Bra att det kommer upp som punkt på dagordningen vid styrgruppsmötet TRV-HL fredag 22 september.

- Brev 1: Huddinge kommuns svar på Trafikverkets delgivning av PM Trafikverkets bedömning av Huddinge kommuns förslag till bro över Vårby Allé, KS-2023/1673
- Brev 2: Tvärförbindelse Södertörn – gång- och cykeltrafik under byggtiden, KS-2023/2012

Med vänliga hälsningar

Nicklas Lord
Sektionschef
08-535 365 62

Samhällsbyggnadsavdelningen, trafik- och landsskapssektionen
Kommunstyrelsens förvaltning
Huddinge kommun
141 85 Huddinge

huddinge.se

E-post, brev eller fax som kommer till Huddinge kommun blir allmän handling enligt [offentlighetsprincipen](#).
Personuppgifter hanteras enligt [dataskyddsförordningen \(GDPR\)](#).



Datum
2023-09-13

Diarienummer
KS-2023/1673

Avsändare
Nicklas Lord
Sektionschef
nicklas.lord@huddinge.se
Samhällsbyggnadsavdelningen
Kommunstyrelsens förvaltning

Trafikverket
Alexandra Stassais Söderblom
Projekt Tvärförbindelse Södertörn

Huddinge kommuns svar på Trafikverkets delgivning av PM Trafikverkets bedömning av Huddinge kommuns förslag till bro över Vårby Allé

Kommunen mottog den 2023-06-20 Trafikverkets 2 PM rörande gång- och cykelbro över Vårby Allé.

Konkluderat svar från kommunen

Sammanfattningsvis kan kommunen konstatera att en bro är möjlig att bygga istället för en gång- och cykelsnurra. Det finns konsekvenser som är hanterbara om viljan finns. Det finns inget i Trafikverkets PM som visar på att det inte är tekniskt genomförbart.

Kommunen vill poängtera att Huddinge kommuns broförslag inte är en försämrade lösning, att tidplanen för biltrafik kan släppas på en ny E4 inte påverkas samt att kommunen meddelat Trafikverket under hela arbetet med Tvärförbindelsen att det är en bro över Vårby allé som är kommunens enda godtagbara lösning.

Kommunen konstaterar följande

- Det ingångna avtalet "genomförandeavtal för väg 259 Tvärförbindelse Södertörn" mellan parterna medger en bro med mindre justering av sträckningen och anslutningslinje.
- Kommunen gav sitt ställningstagande till Trafikverket enligt tecknat genomförandeavtal rörande bro över Vårby Allé inklusive uppmaning till dialog 2022-09-01 i enlighet med avtalet. Trafikverket svarar 2022-09-16 att Trafikverket vid tidpunkten inte har förutsättningarna att ta ställning till kommunens brolösning och att en utredning kunde ske våren 2023. Trafikverket skriver att de *"kan utreda förslaget genomförbarhet och tids- och kostnadspåverkan för vidare diskussioner med Kommunen. Därefter kan Trafikverket starta projektering av förslaget och en omarbetning av förfrågningsunderlaget samt avgöra om det med hänsyn till tidplan och påverkan på Tvärförbindelse Södertörn kan accepteras."*
- Extern styrgrupp Tvärförbindelse Södertörn beslutade den 2023-01-24 om en konsekvensutredning där kommunen framförde att det handlade om en mycket snabb hantering av en konsekvensutredning av nya broförslaget.



- Ett uppdrag gavs av Trafikverket i mars 2023 till Tyréns med syfte: *”Att i enlighet med beställning i UR 100216 utreda Huddinge kommuns förändrade förslag på bro för gång- och cykelväg över Vårby Allé. I ett första skede formuleras ett PM om möjligheten att anpassa samt vilka projekteringskostnader som är knutna till det.”*
Slutdatumet för det uppdraget var sista april 2023
- Trafikverket redovisade sina slutsatser om Huddinge kommuns ”förändrade förslag på bro” för Kommunen i anslutning till sommarsemestrarna 2023-06-20.
- Under tiden från kommunen gav sitt svar, att kommunen vill ha en brolösning, har samordning skett gällande ledningar i området för att anpassas för att en bro ska kunna byggas över Vårby allé. (Kommunens och exploatörens konsulter har samordnat sig med Fjärrvärme och SVOA. Dialog har även förts med Trafikverket om möjlig placering och läge för ledningar.)
- En lösning med gc-snurra, dvs en icke planskild korsning av gc-banan över Vårby allé, kräver inlösen av privat mark. Kommunen kan inte se att Trafikverket tagit med detta i sin bedömning och planering av gc-snurran.

Vidare framhåller kommunen

Det är ingen ny information för Trafikverket att kommunen har efterfrågat en bro som ersättning för dagens befintliga brolösning, en lösning som inte försämrar gång- och cykeltrafiken i området jämfört mot dagens situation. Detta har framförts av kommunen sedan Trafikverket startade planering och planläggning i området.

Kommunen har med både egna och inhyrda resurser gått igenom Trafikverkets argument och gör bedömningen att kommunen inte håller med Trafikverket i majoriteten av punkterna.

Trafikverkets förslag, dvs en gång- och cykelsnurra som landar innan Vårby allé i stället för en bro över Vårby allé, innebär en avsevärd försämring vad gäller framkomlighet, trafiksäkerhet och restid för gång- och cykeltrafikanterna. För att ansluta stråket som löper utmed Vårby allés sydöstra sida, krävs det att man passerar en, alternativt, två gator – varav den ena är högtrafikerade Vårby allé. Det finns inget logiskt sätt för cyklister att transportera sig mellan snurran och cykelstråket längs Vårby allé, vilket påverkar såväl trafiksäkerheten, framkomligheten som orienterbarheten. Omvägarna, den sämre trafiksäkerheten samt den kraftiga lutningen i snurran innebär att trafikanterna kommer att identifiera en tydlig försämring och en minskad attraktivitet för gång- och cykeltrafiken. Trafikverkets förslag innebär en klar försämring för gång- och cykeltrafiken. För att genomföra lösningen med gc-snurra och en trafiksäker koppling från snurran till befintligt gc-lösning måste även delar av den privata fastigheten Rodret 1 lösas in vilket kommunen inte ser att Trafikverket tagit höjd för i vägplanen.

Huddinge kommun förordar starkt en gång- och cykelbro över Vårby allé. En sådan lösning innebär en värdig ersättning till dagens befintliga bro och en bro



som ansluter på ett bra sätt till cykelstråket utmed Vårby allé. En bro är säkrare, genare och stråket hänger på så sätt ihop utan avbrott, sidbyten och passager av vägar och gator. En sådan bro är i linje med kommunens trafikstrategi, gångplan, cykelplan samt trafiksäkerhetsplan.

Kommunen anser att en gc-bro är genomförbar och att det långsiktiga trafiksäkerhetsmässiga fördelarna för oskyddade trafikanter vida överstiger Trafikverkets argumentation för en gc-snurra.

Kommunen anser även att en bro är en kortare brokonstruktion än en snurra, tar mindre mark i anspråk och gör bedömningen att lösningen är billigare att bygga och är mer samhällsekonomiskt gynnsam.

Genomförandeavtalet mellan parterna medger en justering av Trafikverkets förslag till bro, vilket är det kommunen har påkallat.

Utöver att kommunen inte tycker att det är acceptabelt med en försämrad gång- och cykelsituation anser kommunen även att resultatet från den nu genomförda utredningen inte motsvarar syftet med utredningen. Utredningens syfte var:

*”Att i enlighet med beställning i UR 100216 utreda Huddinge kommuns förändrade förslag på bro för gång- och cykelväg över Vårby Allé. I ett första skede formuleras ett PM om **möjligheten att anpassa** samt vilka projekteringskostnader som är knutna till det.”*

Utredningens syfte var således att kontrollera skillnaderna mellan Trafikverkets och kommunens förslag till bro. Samt hur Trafikverkets bro kan anpassas till kommunens förslag. Klargöra om det är möjligt eller helt omöjligt tekniskt att bygga kommunens förslag till bro. Om det är tekniskt möjligt med anpassning skulle dessa anpassningar sedan värderas i bl.a. eventuella omprojekteringskostnader. I det fall det inte är helt omöjligt att bygga kommunens broförslag diskutera fortsatt hantering för eventuellt genomförande av kommunens förslag till bro. Kommunen sammanställer nedan sin syn på innehållet i framtagna utredning.

Kommunens svar på specifika punkter i Trafikverkets PM

PM skulle besvara om det är genomförbart eller inte samt eventuella projekteringskostnader kopplat till en anpassning.

Teknisk genomförbarhet

Trafikverkets PM: *”Förslaget bedöms inte genomförbart med hänsyn till de ledningar som läggs nu i en förberedande entreprenad”*

Kommunens svar: Kommunen anser det genomförbart. En samordning har skett och en överenskommen placering av fjärrvärmeledningar i området för gc-bron och dess landfäste samt pelarlägen är ingen nyhet för Huddinge kommun. Kommunen har anpassat planeringen av grundläggningen för gc-bron till planerad fjärrvärmeledning.



Trafikverkets PM: *"Utrymme för att kunna bygga bron med befintlig trafik på Vårby Allé saknas. Det ryms inte formställning med Vårby Allé öppen för trafik. Vi kan inte heller stänga Vårby Allé för trafik."*

Kommunens svar: Kommunen anser det genomförbart. Vi ser ej att denna brolösning skiljer sig från andra brolösningar gällande utförandet med formsättning och stämp, pelarlägen fri höjd för passage allmän trafik $\geq 4,7$ m. Passage med ett körfält förbi arbetsplatsen vid bygget av bron är ej ovanligt som ett lösningsförslag. Pågående ledningsarbeten, utförda på grund av Trafikverkets planerade byggnation, har på exakt denna plats i skrivandets stund stängt av trafiken i ett körfält på Vårby Allé med trafikljusdirigering av all trafik till det kvarvarande körfältet.

Trafikverkets PM: *"Lutning på gång och cykelväg skulle behöva bli brantare än gällande praxis (5%). Förslaget är alltså inte bra utifrån tillgänglighetsperspektivet."*

Kommunens svar: Kommunen konstaterar att det är genomförbart och har även sett över vilka lutningar som kan bli aktuella. I vårt profilmförslag för gång- och cykelvägen ansluter vi till Trafikverkets höjder, redovisade i vägplanen i väster som ger 4,2% lutning upp mot Rv 1200 över Vårby Allé och därefter 4,9% lutning ned mot planerad Vårby Allé. Vi ser inte något problem med att ansluta gång- och cykelvägen till kommande/befintlig Vårby Allé i höjd.

Trafikverkets PM: *"Gång och cykelbron över Fittjaviken är utformad som en "slang". I förslaget bryts detta i en rak linje över Vårby Allé vilket skulle innebära att gestaltungsambitionerna går förlorade."*

Kommunens svar: Kommunen konstaterar att det är genomförbart. Vårt förslag är utredning nivå "Förprojektering" och utredningen visar att förslaget är genomförbart. De landskapsarkitekter som ingår i Vårby Udde projektet ser inte några problem med föreslagen lösning, enbart fördelar.

Trafikverkets PM: *"God landskapsutformning bedöms inte kunna uppnås mot angränsande tomt för planerat båthus då det blir väldigt trångt i det snittet."*

Kommunens svar: Kommunen konstaterar att det är genomförbart. Gång- och cykelvägens närhet till båthusbyggnaden har vi tänkt lösa med stödmur som placeras i förlängning av vingen, tillhörande landfästet, för gång- och cykelbron. Stödmuren fortsätter hela vägen ned till anslutningen till Vårby Allé.

Trafikverkets PM: *"För att kunna grundlägga bron skulle den behöva grundläggas samtidigt som grundläggningen för Vårbybron utförs. Detta skulle ha en påverkan på tid och kostnad i projektet."*

Kommunens svar: Kommunen konstaterar att det är genomförbart. Kommunen har via sitt projekt, Vårby Udde, försökt få till samordning av platsen. För att minska påverkan på tid och kostnader ser kommunen fram emot en fördjupad samordning och samarbete kring båda parter anläggningar i området.

Trafikverkets PM: *"Det skulle bli så trångt mellan landfästen för gång- och cykelbron att det skulle bli svårt att utföra konstruktionerna ur både en teknisk synvinkel, men också ur arbetsmiljöperspektiv."*

Kommunens svar: Kommunen konstaterar att det är svårt men inte omöjligt. Avstånd mellan E4:an och södra kantbalken på gång- och cykelbron är mellan 11



till 12 m detta torde underlätta för att kunna grundlägga bägge brokonstruktionerna (E4 vägbron samt gc-bron) och erhålla tillräckliga arbetsutrymmen för utförandet.

Trafikverkets PM: *"Huddinge kommuns förslag på gång- och cykelbro över Vårby Allé skulle kräva en omfattande omprojektering, vilket både skulle innebära en stor kostnad och framför allt riskera påverkan på tidplan för Tvärförbindelse Södertörn."*

Kommunens svar: Kommunen konstaterar att det är genomförbart. Gc-bron är en liten del sett till omfattningen av Tvärförbindelsen Södertörn. Huddinge kommun har sedan start meddelat och svarat Trafikverket att det är en gc-bro som skall byggas över Vårby allé. Kommunens mindre justering av Trafikverkets broförslag anser kommunen inte kommer påverka tidplanen för när biltrafik kan släppas på en ny E4. Kommunen anser vidare att Trafikverket själva har att stå för eventuella förseningar i projektet genom att inte ta hänsyn till kommunens synpunkter på ett bättre sätt tidigare i arbetet.

Med vänliga hälsningar

Nicklas Lord,
Projektägare Tvärförbindelse Södertörn
Kommunstyrelsens förvaltning

Mats Hermansson,
Samhällsbyggnadsdirektör
Kommunstyrelsens förvaltning

Ärendenummer
TRV 2021/119412
Motpartens ärendenummer
KS-2023/1673

Dokumentdatum
2023-10-10

Konfidentialitetsnivå 1

Mottagare
Nicklas Lord
Huddinge kommun
Kommunstyrelsens förvaltning
141 85 Huddinge

Kopia till
diariet

Angående Huddinge kommuns svar 2023-09-13 avseende Trafikverkets bedömning av kommunens förslag om bro över Vårby allé

Trafikverket har tagit emot kommunens svar 2023-09-13 avseende ”PM Trafikverkets bedömning av Huddinge kommuns förslag till bro över Vårby allé”, upprättat 2023-05-15. Trafikverket har följande kommentarer.

I vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn fastställs att gc-förbindelsen längs Vårbybroarna ska anslutas till marknivå via en gc-snurra väster om Vårby allé. I genomförandeavtalet som upprättats mellan kommunen och Trafikverket gavs kommunen möjlighet att välja att anslutningen istället skulle ske via en gc-bro över Vårby allé med en anslutning enligt kartbilaga, benämnt ”Förslag Trafikverket”. Svar skulle lämnas senast 2022-09-01 för att möjliggöra att det skulle hinna inarbetas i Trafikverkets projektering av förfrågningsunderlag.

Kommunen meddelade 2022-09-01 sitt beslut att inte godta ”Förslag Trafikverket” och lämnade samtidigt ett eget förslag till utförande av brolösning. Trafikverket meddelade i sitt svar 2022-09-19 till kommunen att Trafikverket, eftersom kommunen inte godtog genomförandeavtalets förslag, därför går vidare med vägplanens alternativ med gc-snurra. Trafikverket konstaterade efter en översiktlig bedömning också att det nya förslag kommunen lämnat kunde ha svårigheter när det gäller genomförbarhet, men att Trafikverket inte utan ytterligare utredning kunde ta ställning till förutsättningarna att gå vidare med förslaget. En sådan utredning skulle kunna genomföras först under våren 2023, eftersom projekteringen inför upphandling av totalentreprenad var avslutad.

Efter överenskommelse i den gemensamma styrgruppen i januari 2023 genomförde Trafikverket under våren 2023 en enklare genomförbarhets-, risk- och konsekvensbedömning av kommunens nya broförslag. Utredningen genomfördes genom att Trafikverkets konsult Tyréns gjorde en teknisk bedömning av genomförbarheten och Trafikverket bedömde därefter konsekvenser ur tids- risk- och kostnadssynpunkt.

Trafikverket översände och redovisade utredningens resultat vid ett möte 2023-06-20. Slutsatsen är att Trafikverket anser att kommunens förslag inte är genomförbart,

Ärendenummer
TRV 2021/119412
Motpartens ärendenummer
KS-2023/1673

Dokumentdatum
2023-10-10

eftersom det skulle medföra sådan påverkan på tid och kostnad för Tvärförbindelse Södertörn vilket Trafikverket inte kan acceptera.

Kommunen skickade därefter, 2023-09-13, svar till Trafikverket. Kommunen anser att en bro är möjlig att bygga och att konsekvenserna är hanterbara om viljan finns. Kommunen poängterar i sitt svar att broförslaget inte är en försämrade lösning, att tidplanen för trafiköppnande för E4 inte påverkas samt att kommunen under hela arbetet sagt att en bro är kommunens enda godtagbara lösning. På styrgruppsmöte 2023-09-22 konstaterades således att TRV och kommunen har olika uppfattning om gc-broförslaget genomförbarhet och konsekvenser.

Trafikverket instämmer med kommunen om att en gc-bro skulle vara ett bättre alternativ för gc-trafiken än vägplanens fastställda alternativ med gc-snurra. Konsekvenserna av att utreda kommunens förslag vidare i projekteringen är emellertid orimliga. Vägen är ett riksintresse och Trafikverket har inte möjlighet att lägga tid och resurser på ytterligare arbete eftersom detta skulle pausa framdriften i projektet och innebära orimliga merkostnader.

Trafikverket kommer därför inte att gå vidare med kommunens förslag eftersom det skulle innebära alltför stora konsekvenser för utbyggnaden av Tvärförbindelsen. Om kommunen i en framtid vill utreda hur en gc-bro skulle kunna lösas genom detaljplan kan Trafikverket bidra med det underlag som finns hos TRV. Möjligheter kan finnas att justera utförandet under byggtiden. En sådan ändring kan dock vara tekniskt komplex och innebära stora merkostnader, t ex för omläggning av ledningar.

Med vänlig hälsning

Alexandra Stassais Söderblom
Projektchef Tvärförbindelse Södertörn

alexandra.stassais-soderblom@trafikverket.se

Direkt: 010-123 91 17
Mobil: 070-007 09 33

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2021/119412, Motpartens ärendenummer KS-2023/1673, Dokumentdatum 2023-10-10, Dokumenttyp BREV.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.