

Handläggare
Kommunstyrelseförvaltningen
Ebba Larsson
Strategisk trafikplanerare
Tfn: 08-578 292 52
ebba.larsson@tyreso.se

Handlingstyp
Tjänsteskrivelse
Datum
2022-10-12

Sida
1 (8)
Diarienummer
KSM2021-380.509

Mottagare
Stadsbyggnadsutskottet

Delrapportering av förstudie gång- och cykelbro över Drevviken

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut till stadsbyggnadsutskottet

- Delrapporteringen noteras.

Kommunstyrelseförvaltningen

Cynthia Runefjärd
Kommundirektör

Elin Waltersson
Tf. chef Samhällsbyggnadskontoret

Sammanfattning

Kommundirektören har fått i uppdrag av kommunstyrelsen (2021-06-01 § 151) att ta fram en förstudie för en gång- och cykelbro över Drevviken, sträckan Trollbäcken – Huddinge. Kommundirektören har vidare fått i uppdrag att undersöka intresset hos Huddinge kommun och Region Stockholm för elbåtstrafik på Drevviken. En första förstudie enligt investeringsprocessens förstudiefas för ovan nämnda sträcka är nu färdigställd. Förstudien beskriver två huvudsakliga alternativ för en sådan bro utifrån aspekter som planeringsförutsättningar, lokaliseringsalternativ, trafik, brokonstruktion, samt natur och vatten. Utöver huvudrapporten finns också bilagor med en beskrivning av förkastade alternativ samt en fördjupad beskrivning av den samhällsekonomiska kalkylen. Vidare har en utredning för bedömning av kostnad för fördjupade utredningar samt en fördelning av vinsterna mellan Huddinge kommun och Tyresö kommun tagits fram.

Alternativ 1 (Mörtviken-Fornuddsvägen) innebär en cirka 400 meter lång bro till en uppskattad investeringskostnad på 100-130 miljoner kronor. Alternativ 2

(Drevviksstrand-Fornuddsvägen) innebär en ca 480 meter lång bro med en uppskattad investeringskostnad på 115 - 145 miljoner kronor. Båda alternativen kräver olika typer av tillstånd, bland annat för vattenverksamhet och skyddad natur. Nollalternativet innebär inget bidrag till målsättningen om att större andel av resorna ska ske med gång och cykel, men ger heller inga intrång i befintlig natur- och vattenmiljö.

Kalkylens resultat visar att både alternativ 1 och 2 kan betraktas som lönsamma där nyttan överstiger kostnader för investering och underhåll under anläggningens förväntade livslängd på 120 år. Cirka två tredjedelar av den samhällsekonomiska nyttan består av interna effekter, (nytta som tillfaller medborgares privata ekonomier), medan cirka en tredjedel tillfaller den externa, offentliga ekonomin. Den sammanfattande bedömningen är att en bro, oavsett lokalisering, är mer fördelaktig än nollalternativet. Fördjupade studier inom ramen för förstudiefasen krävs dock för att kunna möjliggöra beslut om investering. Det avser till exempel geotekniska förutsättningar för ett genomförande av gång- och cykelbron, möjligheter för olika typer av tillstånd, samt mer specificerade kostnader för en sådan bro.

Att bedriva elbåtstrafik i offentlig regi bedöms i dagsläget inte som aktuellt av Huddinge kommun eller Region Stockholm.

Denna information utgör en delredovisning innan beslut om fortsatt fördjupade utredningar, vilka också lämpligen utförs tillsammans med Huddinge kommun.

Beskrivning av ärendet

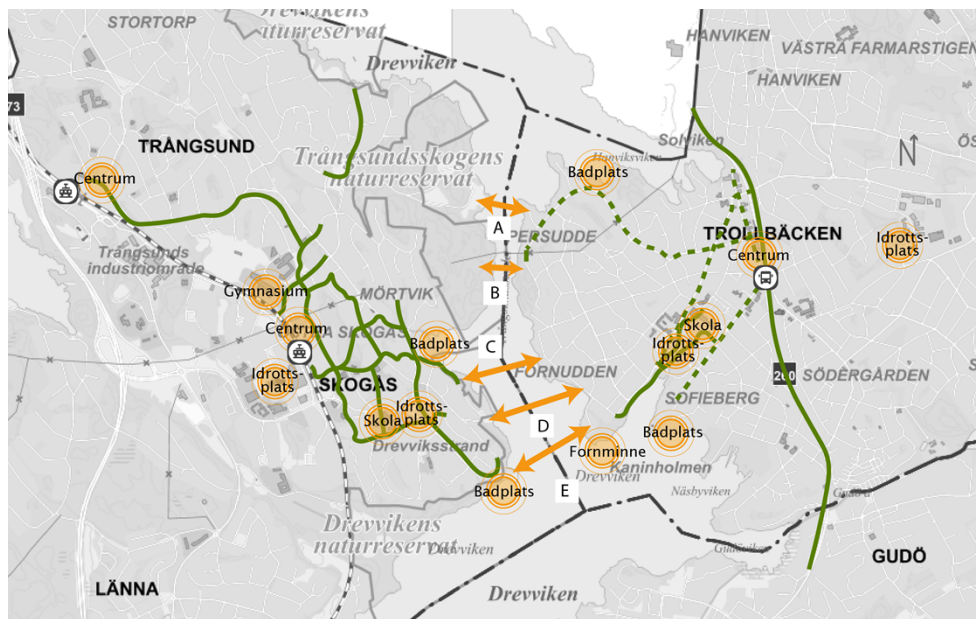
Kommundirektören har fått i uppdrag att ta fram en förstudie för en gång- och cykelbro över Drevviken, sträckan Trollbäcken – Huddinge.

Kommundirektören har vidare fått i uppdrag att undersöka intresset hos Huddinge kommun och Region Stockholm för elbåtstrafik på Drevviken.

En första förstudie enligt investeringsprocessens förstudiefas för ovan nämnda sträcka är nu färdigställd. Förstudien har översiktligt studerat genomförbarheten för en gång- och cykelbro över Drevviken mellan Tyresö och Huddinge genom att jämföra två broalternativ med ett nollalternativ utan bro, (nuläget). En nulägesbeskrivning och behovsanalys har genomförts och aspekter som har studerats är planeringsförutsättningar, lokaliseringsalternativ, trafik, brokonstruktion, samt natur och vatten. Utöver huvudrapporten finns också bilagor med en beskrivning av förkastade alternativ samt en fördjupad beskrivning av den samhällsekonomiska kalkylen. Vidare har en utredning för bedömning av kostnad för fördjupade utredningar samt en fördelning av vinsterna mellan Huddinge kommun och Tyresö kommun tagits fram. Ett

nästa steg i investeringsprocessens förstudiefas är att genomföra de fördjupade utredningar som krävs för att kunna ta ställning till skarpa förslag. Denna information utgör således en delredovisning innan beslut om fortsatt fördjupade utredningar, vilka också lämpligen utförs tillsammans med Huddinge kommun.

På Tyresö-sidan om Drevviken breder villabebyggelse ut sig där fastigheterna i huvudsak går hela vägen ner till vattnet. På Huddinge-sidan finns också villabebyggelse, men mellan bebyggelsen och vattnet går en remsa av skog. Vid norra delen av utredningsområdet ligger Trångsundsskogens naturreservat och vid södra delen ligger Drevvikens naturreservat. Initialt studerades totalt fem alternativa sträckningar för en gång- och cykelbro över Drevviken. Med hänsyn till bland annat brokonstruktion, markägoförhållanden och intrång i värdefull natur förkastades tre av alternativen i tidigt skede. De två alternativ som studerats vidare är sträckningarna Mörtviken-Fornuddsvägen (alternativ C) och Drevviksstrand – Fornuddsvägen (alternativ D). Se karta nedan.



Karta över utredda sträckningar.

Nollalternativet i utredningen innebär att ingen bro eller motsvarande koppling anläggs över Drevviken.

Drevviken utgör idag en barriär mellan Tyresö och Huddinge. En gång- och cykelbro över Drevviken skapar fler valmöjligheter gällande resor och kopplingar för flera målgrupper i både Huddinge och Tyresö. Störst potential för nyttjande av bron jämfört med nollalternativet väntas för personer som bor i Trollbäcken eller Skogås och som arbetar, går i skolan eller har fritidsaktiviteter i motsatt kommun. Mycket stor nyttjandepotential finns även

för personer som bor i Trollbäcken och arbetar, går i skolan eller har fritidsaktiviteter längs pendeltågslinjerna. Potential finns även för boende i andra delar av Tyresö och Huddinge kommun som antingen jobbar i motsatt kommun eller längs pendeltågslinjerna. Gång- och cykelbron skapar också jämfört med nollalternativet stor potential för rekreativa och lokala resor med gång eller cykel. Restidsvinsten med en gång- och cykelbro är störst för gång- och cykelresor mellan Tyresö och Huddinge kommun, i båda riktningar. Restiden med gång och cykel kan mer än halveras, beroende på exakt start- och målpunkt. Även på regional nivå ger en gång- och cykelbro restidsvinster jämfört med nollalternativet. Både studerat alternativ Mörtviken-Fornuddsvägen (vidare kallat alternativ 1) och Drevviksstrand – Fornuddsvägen (vidare kallat alternativ 2) har bra förutsättningar att ansluta till befintligt gång- och cykelvägnät mot både Trollbäcken och Skogås. De befintliga villagatorna Fornuddsvägen och Vitnäsavägen behöver anpassas till gång- och cykeltrafik för att möjliggöra optimala anslutningar från tänkt bro till befintligt gång- och cykelvägnät.

Alternativ 1 (Mörtviken-Fornuddsvägen) innebär en cirka 400 meter lång bro. På Tyresös sida angör alternativet till öppen kommunal mark intill Fornuddsvägen. Platsen är delvis trädbeväxt och här finns en nätstation. Vattenzonen vid platsen är grund med delvis mjukbotten och typisk flytbladsvegetation. Det finns även berg i dagen i närområdet. Fornuddsvägen är en 5,5 meter bred villagata utan gångbana eller cykelväg. Från broanslutningen kan Fornuddsvägen följas söderut cirka 550 meter till befintliga och planerade cykelstråk vid Fornuddsparken. På Huddingesidan möter alternativ 1 Drevvikens naturreservat, där visst intrång behövs. Konsekvenser är dock ej möjliga att bedöma i detta skede, vilket främst gäller strandzonens limniska del. Naturen är skyddad vilket medför tillståndsprövning. För anläggande av bro behövs tillstånd för vattenverksamhet enligt miljöbalken. Investeringskostnad för alternativ 1 beräknas till 100-130 miljoner kronor.

Alternativ 2 (Drevviksstrand-Fornuddsvägen) innebär en ca 480 meter lång bro. På Tyresös sida angör alternativet en låglänt gräsbevuxen öppen kommunal mark, utan särskilt utpekade naturvärden. Det ansluter därefter till Fornuddsvägen, men med komplicerade svängradier. Från brofästet är det cirka 250 meter till befintliga och planerade cykelstråk vid Fornuddsparken. På Huddinges sida angör alternativ 2 Drevvikens naturreservat bestående av bergig beskogad mark. På samma sätt som i alternativ 1 behövs även tillstånd för vattenverksamhet enligt miljöbalken. Investeringskostnad för alternativ 2 beräknas till 115-145 miljoner kronor.

För att värna framkomlighet och trygghet på bron förordas den att bli minst 5 meter bred, men en ännu bredare bro ses som positivt och ökar attraktiviteten. Utöver bredden anses viloplats eller så kallade utkiksplatser som positivt för tryggheten och skapar möjlighet för vistelse på bron. Bron föreslås utföras som en samverkanskonstruktion med en bärande lådbalk av stål och farbana av betong. Både alternativ 1 och 2 innebär en lång bro i flera spann, med flera mellanstöd belägna i vatten. Det saknas i dagsläget geotekniska undersökningar i tänkta stödlägen, vilket gör att de ännu inte kan jämföras med varandra ur geotekniskt perspektiv. Produktionstekniskt är det enklast att bygga en rak bro, men gestaltningsmässigt kan det vara lämpligt att bygga den i en svag kurva.

Både alternativ 1 och 2 bedöms i detta skede som genomförbara, men alternativ 2 innebär en längre bro och får därmed en högre kostnad. Kostnadsuppskattningen är grov och kostnader för åtgärder på anslutande vägnät är inte inkluderade i ovan uppskattad investeringskostnad. Inte heller har möjligheten för tunga transporter att ta sig fram till byggarbetsplatsen studerats inom ramen för denna förstudie, men kan vara av stor betydelse för projektets kostnad och tidsåtgång. För båda alternativen står valet mellan intrång i äldre trädbeklädd hällmark eller intrång i låglänt, grund vattenmiljö. Intrång i skogsbeklädd hällmark är förknippad med en svårare prövning då båda dessa områden är markerade som zoner där naturvårdsfrämjande skötselåtgärder är fastställda. Dessa områden är också identifierade som betydelsefulla för den regionala gröna infrastrukturen.

Nollalternativet innebär att ingen bro eller motsvarande koppling anläggs över Drevviken, vilket innebär att gående och cyklister även fortsättningsvis behöver ta sig runt Drevviken för att ta sig till respektive kommun. Nollalternativet innebär inget bidrag till målsättningen om att större andel av resorna ska ske med gång och cykel, men ger heller inga intrång i befintlig natur- och vattenmiljö.

Kalkylens resultat visar att båda alternativen kan betraktas som lönsamma där nyttan överstiger kostnader för investering och underhåll under anläggningens förväntade livslängd på 120 år. Cirka två tredjedelar av den samhällsekonomiska nyttan består av interna effekter, (nytta som tillfaller medborgares privata ekonomier), medan cirka en tredjedel tillfaller den externa, offentliga ekonomin.

Restidsvinsterna utgör en stor nyttopost och i nuläget är det knappt 3 kilometer fågelvägen mellan Trollbäckens centrum och Skogås centrum, men via befintlig infrastruktur är det över en mil mellan centrumen. En bro ger en restidsvinst för fotgängare på 80 minuter och för cyklister 30 minuter. Restidsvinster uppstår även regionalt. Trafiksäkerheten, tryggheten,

framkomligheten och tillgängligheten förutsätts vara densamma oberoende av alternativ då beläggning, bredder och annan fysisk utformning är desamma.

Den sammanfattande bedömningen är att en bro, oavsett lokalisering, är mer fördelaktig än nollalternativet. Fortsatta studier krävs dock för att fastställa gång- och cykelbrons genomförbarhet samt exakta kostnader för en sådan bro. Dessa studier består av utredning av miljökonsekvenser, vattenägarförhållanden, segelfri höjd, tillståndsprovning, geotekniska undersökningar, produktionsplanering, anslutande gång- och cykelvägnät, flytt av nätstation samt ny detaljplan. Kostnaden för dessa tillkommande utredningar beräknas till uppskattningsvis 5,3 miljoner kronor (exklusive ny detaljplan).

En översyn över hur vinsterna av en ny gång- och cykelbro skulle fördela sig mellan Huddinge och Tyresö kommun har också gjorts. Den totala samhällsekonomiska vinsten för ett upprättande av en gång- och cykelbro över Drevviken beräknas att bli cirka 438 miljoner kronor. I kalkylen ingår en mängd poster kopplad till kostnad och nyttor som restidsvinster, miljövinster, hälsovinster för cyklister m.m. samt investeringskostnader och kostnad för drift och underhåll av bron, men det finns också ett antal icke-quantifierbara aspekter som inte räknats med. Dessa utgörs av sidoeffekter på ekonomi kopplat till exempelvis bilverkstäder, bensinmackar etcetera, offentliga intäkter, skatter och kollektivtrafik eller hälsoeffekter vid nyttjande av gång- och cykelbro för fotgängare. Kalkylen har inte heller beaktat nyttjande av eldrivna fordon med lägre hälso- och klimatfördelar, trängselskatter och andra skatter och avgifter bortsett från bränsleskatt som kompensationer för externa effekter eller störningar och estetiskt intrång för lokalboende. Påverkan på vardagsresor utanför arbetstid eller resor i rekreativt syfte för barn under 15 år, konsekvenser för lokal kollektivtrafik i Trollbäcken, förändrade passagerartal och utsläpp eller konsekvenser för lokal kollektivtrafik i Skogås med förändrade passagerarantal vid pendeltåg är inte heller medräknade. För en fullständig beskrivning av ingående kalkylvärden se Bilaga 3. Samhällsekonomisk kalkyl.

För att avgöra fördelningen av den beräknade vinsten har kalkylen justerats utefter de värden som bägge kommunerna tillhandahållit. Detta skulle innebära att totalt cirka 20 % av den totala vinsten över 120 år utgör vinst för Huddinge kommun, medan resterande 80 % tillfaller Tyresö kommun.

Elbåtstrafik

Intresset för elbåtstrafik har undersökts översiktligt. Huddinge kommun ser i dagsläget inget intresse i att driva en linje i kommunal regi. Region Stockholm tycker att frågan är intressant och ser en koppling till det regionala

cykelvägnätet, liksom att det skulle kunna vara ett intressant bryggläge. Däremot ser de inte i dagsläget det som troligt att en båttrafikering skulle skötas i regional regi.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget till beslut har inga ekonomiska konsekvenser.

Prövning av barnets bästa

Uppdraget har varit att studera möjligheterna för en bro över Drevviken där barnperspektivet varit en särskild aspekt att studera detta utifrån. Barnperspektivet har inget eget kapitel utan genomsyrar hela rapporten. En viktig målgrupp för en eventuell bro är barn och unga och för dessa möjliggör en gång- och cykelbro förbättrad tillgång till bland annat badplatser, fotbollsplaner, skolor och parker. Idag kan barn inte själva ta sig mellan Trollbäcken och Skogås, men med en gång- och cykelbro över vattnet ökar tillgängligheten. Detta stärker barns självständighet vilket tillhör barns rätt och är en viktig del av barn och ungas utveckling. Ur ett barnperspektiv ger bron alltså positiva effekter då ett större utbud av fritidsaktiviteter och skolor blir tillgängliga att ta sig till utan bilskjuts. De målpunkter som kan innebära ett ökat värde för barn och unga är Fornuddsparken i Tyresö för barn från Huddinge och Skogås centrum och pendeltåget för barn från Tyresö – då kanske främst äldre barn/ungdomar som vill åka vidare till målpunkter utanför kommunerna. Bron kan innebära en ny målpunkt i sig för barn och ungdomar från bägge sidor avseende rekreation, med till exempel utsikt över viken, möjlighet till fiske, bad och möten. Även för förskolor och skolor från bägge sidorna kan bron tillföra värden i form av utflyktsmål, pedagogisk miljö för natur/vatten-frågor etcetera. Bron innebär samtidigt rekreation och cykelpendlingsmöjligheter för vuxna vilket anses positivt för den allmänna folkhälsan, rörlighet, trängsel och utsläpp i området.

Förslag på funktion och utformning av bron har också tagits fram med hänsyn till barn och unga. Genom att anpassa infrastruktur efter barn och äldres behov blir den generellt attraktiv och tillgänglig för alla. För att säkerställa en god trafiksäkerhet och trygghet på bron bör gång- och cykelbanan vara separerad. Gång- och cykelbanan bör vara bred och möjliggöra möten utan risk för att gång och cykel gör intrång i vardera banan. Detta gäller även framkomlighet med rullstol. Vidare bör gång- och cykelbron ha god belysning och räcken enligt gängse höjd.

Bilagor

Bilaga 1. Förstudie Gång- och cykelbro över Drevviken. Slutversion.

Bilaga 2. Förkastade alternativ

Bilaga 3. Samhällsekonomisk kalkyl

Bilaga 4. Kostnadsuppskattning fördjupade utredningar

Bilaga 5. Fördelning av vinster