

V259 Tvärförbindelse Södertörn

TSK01
Framtagande av Vägplan

Anläggningsbeskrivning TSE201
Masmotunneln och Glömstatunneln

SYSTEMHANDLING
2019-11-15

2C071001.doc

Rev	Ant	Ändring avser	Godkänd	Datum

Granskare	Godkänd av	Ort	Datum
Jonas Andersson	Eva Öberg	Stockholm	2019-11-15

Objektnamn	V259 Tvärförbindelse Södertörn
Entreprenadnummer	TSK01
Entreprenadnamn	Framtagande av Vägplan
Beskrivning 1	Anläggningsbeskrivning TSE201
Beskrivning 2	Masmotunneln och Glömstatunneln
Beskrivning 3	
Beskrivning 4	
Granskningsstatus	GODKÄND
Diarienummer	
Konstruktionsnummer	
Objektnummer	145326
Plantyp	
Handlingstyp	SYSTEMHANDLING
Företag	Tyréns AB
Författare/Konstruktör	Joel Bertlin
Externnummer	260805

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	3
2	Inledning	3
3	Bakgrund	3
4	Anläggningsbeskrivning	5
4.1	Översikt	5
4.2	Masmotunneln.....	6
4.2.1	Generell tunnelutformning.....	6
4.2.2	VA-anläggningar	8
4.2.3	Ramptunnlar och huvudtunnlar	8
4.2.4	Betongtunnelsektion	9
4.2.5	Södra tunnelpåslaget	10
4.3	Trafikplats Flottsbro.....	11
4.3.1	Vägbroar, gång- och cykelbroar och ekodukt	13
4.3.2	VA-anläggningar	14
4.3.3	Bullerskyddskärmar	14
4.4	Glömstatunneln	15
4.4.1	Generell tunnelutformning.....	15
4.4.2	VA-anläggningar	15
4.4.3	Västra tunnelmynningen.....	16
4.4.4	Östra tunnelmynningen	16
4.5	Gång- och cykelväg	17
5	Produktion.....	18
5.1	Bergtunnlar	18
5.1	Byggnadsverk.....	18
5.2	Geoteknik	18
5.3	Trafikomläggningar	18
5.4	Ledningsomläggningar.....	19

1 Sammanfattning

Trafikverket planerar att bygga en ny väg, väg 259 Tvärförbindelse Södertörn, mellan E4/E20 vid Kungens kurva via Flemingsberg till väg 73 vid trafikplats Jordbro i Haninge. Aktuell anläggningsbeskrivning berör entreprenad TSE201 Masmotunneln och Glömstatunneln.

Anläggande av Tvärförbindelse Södertörn i området omfattar bland annat nybyggnation av två bergtunnlar, en gång- och cykelväg, en trafikplats, fyra vägbroar och en ekodukt.

Produktion av Tvärförbindelse Södertörn omfattar ett flertal moment, däribland tunneldrivning, anläggande av byggnadsverk, geotekniska åtgärder, bergförstärkningsåtgärder, trafikomläggningar och ledningsomläggningar. Bergtunnlarna kommer att drivas med konventionella metoder, det vill säga borrhning och sprängning. Bergtunnlarna passerar ett antal passager med befarat liten bergtäckning och dålig bergkvalitet. Dessa passager ställer krav på tillvägagångssätt vid produktion. Geotekniska förstärkningar kan krävas längs de sträckor av planerad väganläggning där marken består av lösa jordar som torv, lera och silt.

2 Inledning

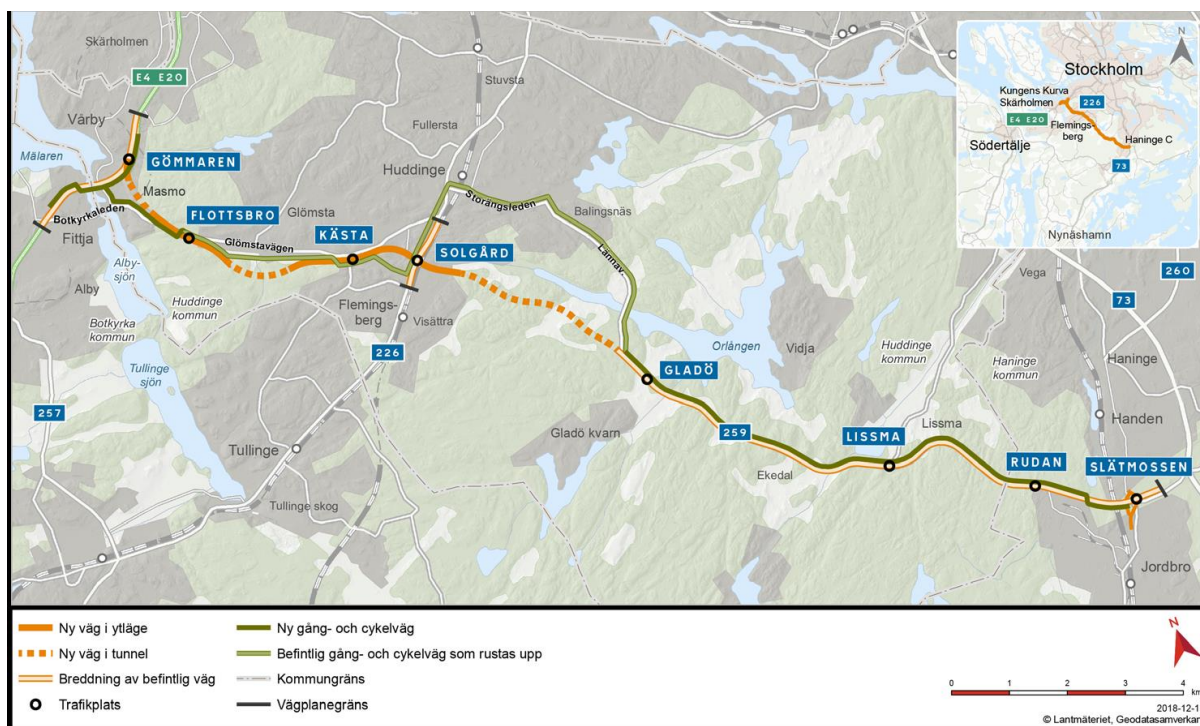
Denna anläggningsbeskrivning ger en sammanfattande beskrivning av anläggningen för Tvärförbindelse Södertörn för aktuell sträcka. Anläggningsbeskrivningen syftar till att ge en förståelse för hur anläggningen fungerar som en helhet. Anläggningens installationer beskrivs inte i aktuellt dokument.

3 Bakgrund

Den södra delen av Stockholmregionen, Södertörn, utgör en av de snabbast växande regionerna i Sverige. Transportinfrastrukturen inom Södertörn har inte byggts ut i takt med områdets befolkningstillväxt och utveckling i övrigt. Infrastrukturnätet är särskilt bristfälligt i öst-västlig riktning, där vägnätet inte är utformat för att effektivt klara stora resandeflöden. Befintlig väg 259 utgör en tvärled som binder samman flera tätorter och flertalet stora kommunikationsstråk. Tillsammans med Södra länken, väg 271 och väg 225/257 utgör befintlig väg 259 den enda möjliga tvärförbindelsen på Södertörn. Trafikbelastningen på befintlig väg 259 är hög i förhållande till vägstandarden. Med en förväntad ökning av godstrafik, bland annat till och från Nynäshamn, bedöms kapacitetsproblemen förvärras. Befintlig väg 259 har även bristande trafiksäkerhet och är en av de mest olycksdrabbade vägarna i länet. I takt med att trafikflödet ökar kommer även trafiksäkerhetsproblemen att förvärras. Även för cyklisterna är förbindelserna i öst-västlig riktning mycket bristfälliga. Det saknas sammanhängande gång- och cykelvägnät längs väg 259 och möjligheterna att korsa vägen på ett trafiksäkert sätt är dåliga.

Trafikverket planerar att bygga en ny väg, väg 259 Tvärförbindelse Södertörn, mellan E4/E20 vid Kungens kurva via Flemingsberg till väg 73 vid trafikplats Jordbro i Haninge, se figur 1. Tvärförbindelse Södertörn omfattar både anläggande av ny väg mellan E4/E20 och Gladö kvarn, samt åtgärder längs befintlig väg mellan Gladö kvarn och Jordbro. Totalt anläggs åtta nya trafikplatser: Gömmaren, Flottsbro, Kästa, Solgård, Gladö, Lissma, Rudan och Slätmossen. Tvärförbindelse Södertörn omfattar även åtgärder i anslutning till befintlig trafikplats Fittja. Dessutom omfattar Tvärförbindelse Södertörn åtgärder för gång- och cykeltrafik för att skapa ett sammanhängande gång- och cykelvägnät i området.

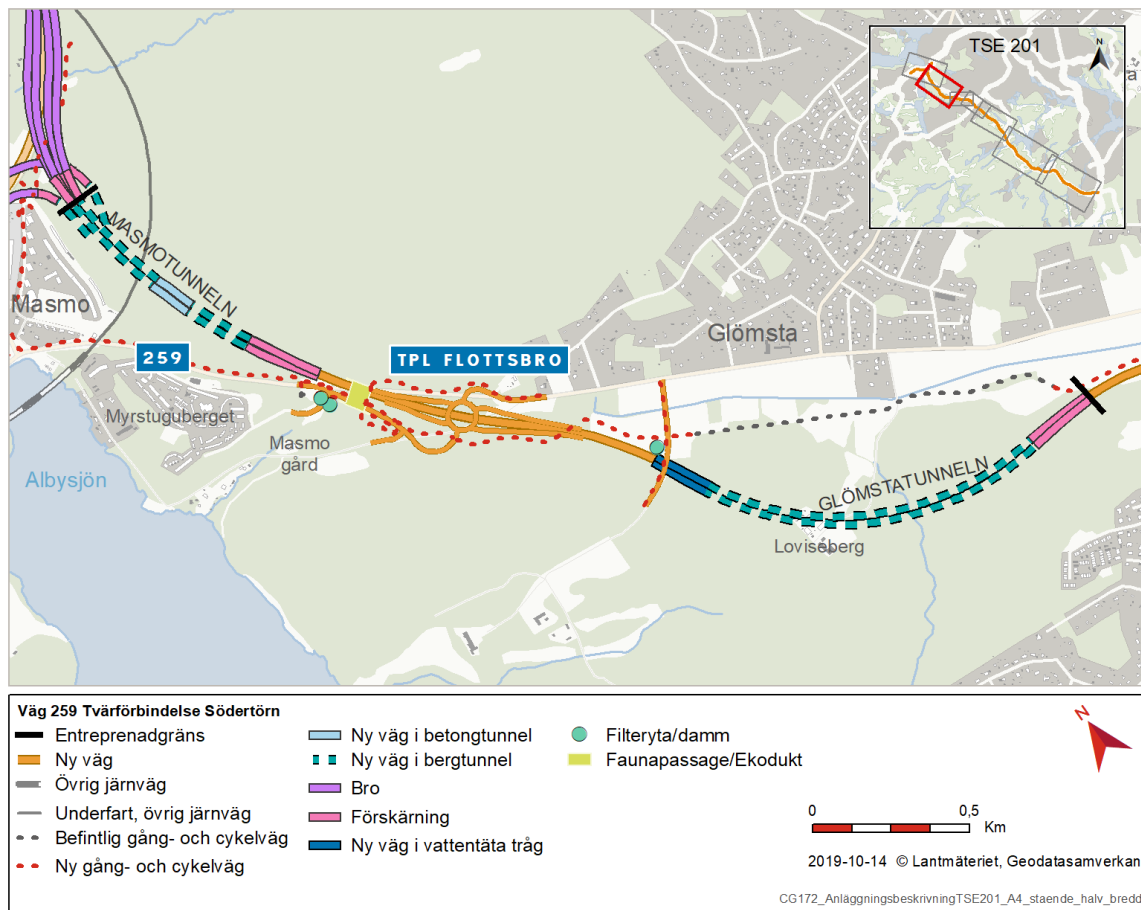
Den nya vägen, och de åtgärder för gång- och cykeltrafik som ingår i projektet, bedöms ge förbättrad tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet. Den nya vägen kommer även att avlasta det regionala vägnätet. Den nya vägen kommer att koppla samman och stärka de regionala stadskärnorna Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg och Haninge centrum. Vägen kommer, tillsammans med E4 Förbifart Stockholm och Norrortsleden, att bilda en yttre tvärled och binda samman de norra och södra delarna av Stockholms län. Detta skapar nya möjligheter för boende, pendling och näringsliv inom hela regionen.



Figur 1 Planerad vägsträckning för väg 259, Tvärförbindelse Södertörn samt gång- och cykelväg

4 Anläggningsbeskrivning

4.1 Översikt

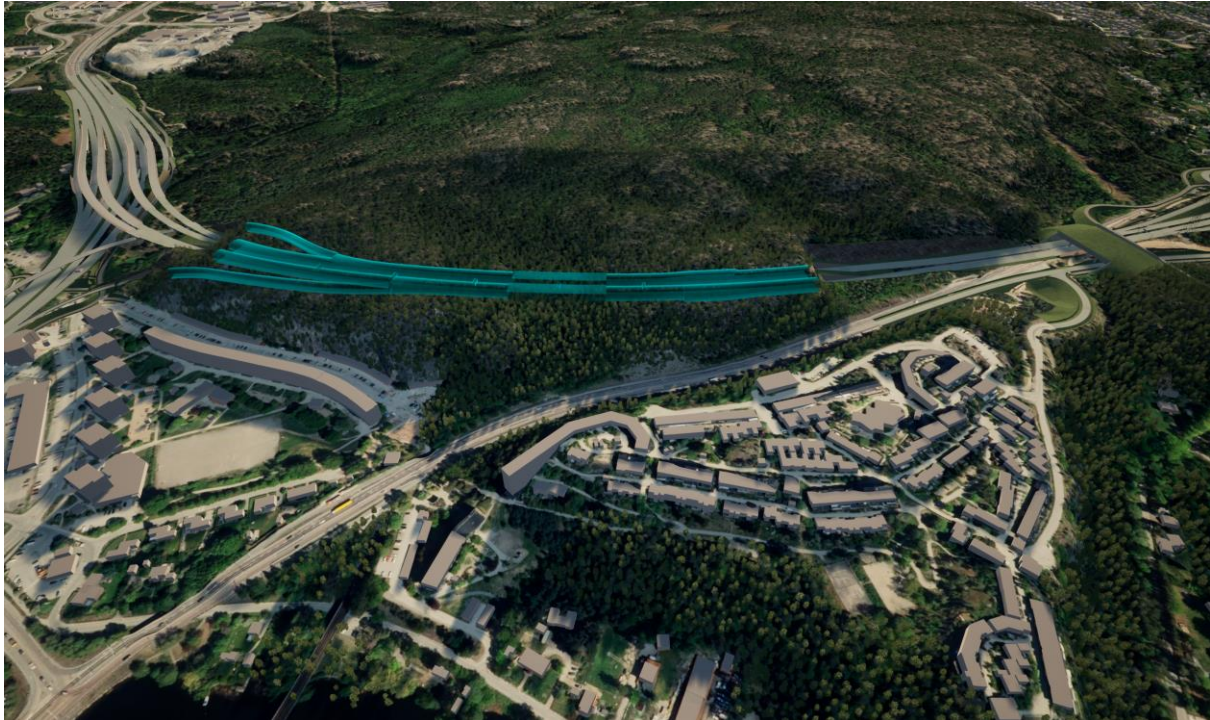


Figur 2 Översikt anläggning

Övergripande fakta om anläggning	
Ny motortrafikled i ytläge	Sträcka: ca 1500 m. Antal körfält: 2-3 i vardera riktning. Körfältsbred: 3,5 m
Ny gång- och cykelväg	Sträcka Trafikverket bygger: ca 1900 m.
Ny trafikplats (TPL Flottsbro) med 3 vägbroar för cirkulation och på- och avfartsramper	Brolängder: ca 16 m, ca 55 m och ca 58 m
Masmotunneln	Längd: ca 750 m varav ca 640 m bergtunnel och ca 110 m betongtunnel.
Glömstatunneln	Längd: ca 1100 m bergtunnel
Ekodukt	Längd: ca 90 m. Bredd: ca 60 m
Tråg vid västra påslaget Glömstatunneln	Tråglängd: ca 275 m
Vägbro över Tvärförbindelse Södertörn	Brolängd: ca 60 m
Gång- och cykelbro över Tvärförbindelse Södertörn	Brolängd: ca 90 m

4.2 Masmotunneln

I norr leds Tvärförbindelse Södertörn in i Masmotunneln som blir en cirka 750 meter lång tunnel genom Masmoberget, varav ca 640 meter utgörs av en bergtunnel och 110 meter utgörs av en betongtunnel, se figur 3. Masmotunneln mynnar ut i en bergskärning i höjd med Myrstuguberget.



Figur 3 Masmotunneln med huvudtunnlar och ramptunnlar

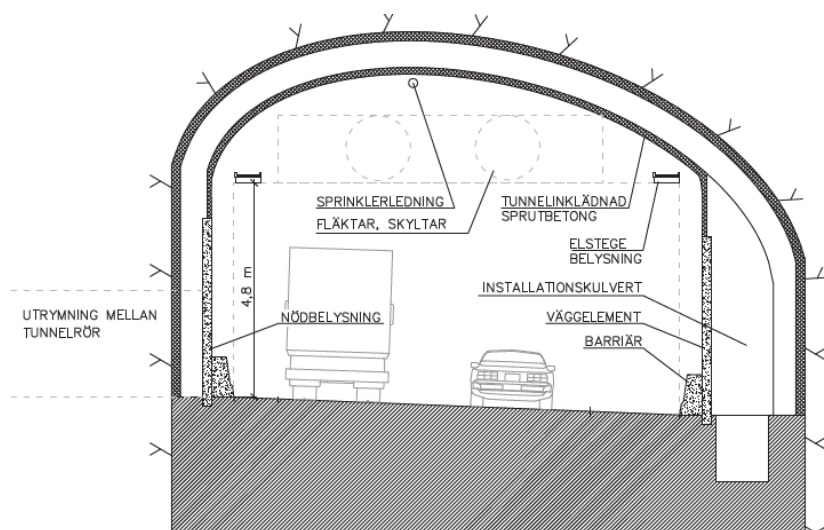
4.2.1 Generell tunnelutformning

Masmotunneln består av två huvudtunnlar separerade med en 12 meter bred bergpelare. I förgreningen mellan ramptunnel och huvudtunnel utformas bergpelaren med en bredd på minst 5 meter. Längs med tunnelrören anläggs en installationskulvert utmed lågfartssidan för el-, tele- och kraftledningar. En betongvägg skiljer installationskulverten från trafikutrymmet, se figur 4.

För Masmotunneln har ett takvalv med höjd- /breddförhållande 1:4 valts, i syfte att nyttja bergets bärande egenskaper.

Föreslagen lösning för inklädnad av tunneln innefattar vattentätt membran med ett skikt av sprutbetong. I installationskulvert och övriga utrymmen ska membranet utföras utan täckande sprutbetongskikt. Membranet ska skydda trafikutrymme och installationer mot inläckande vatten.

Masmotunneln lutar från den södra mynningen till den norra. En lågpunkt finns strax innanför den norra tunnelmynningen.



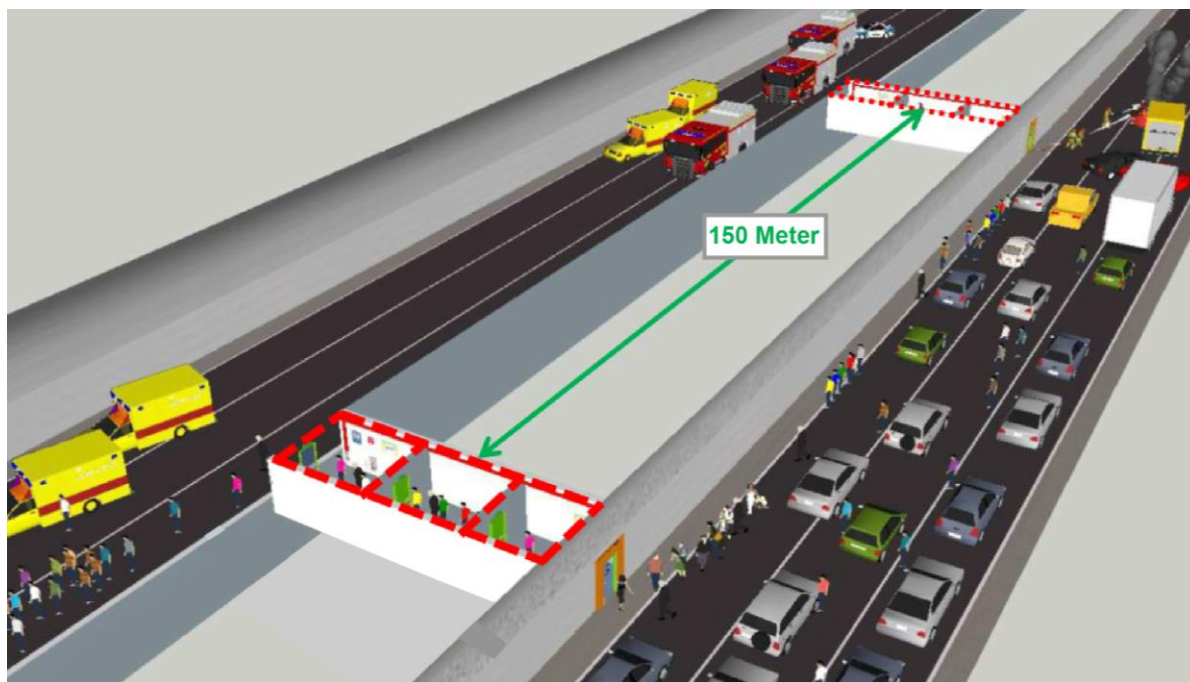
Figur 4 Typtunnelsektion bergtunnel. Sektionen visar ett tunnelrör med två körfält.

4.2.1.1 Utrymningsvägar

Utrymning från trafikutrymme sker till säker plats via utrymningsvägar. Utrymningsvägarna utgörs av tvärtunnlar mellan huvudtunnelrör. Med säker plats avses motstående tunnelrör eller utanför tunnelmynning i det fria. Avståndet mellan utrymningsvägar är max 150 meter. Från tunnelmynning till första utrymningsväg accepteras 200 meter.

Utrymningsvägar utformas så att avskiljning mellan trafikutrymme och säker plats upprätthålls genom en tre-kammar-lösning med två hjälprum och en brandsluss i mitten, se figur 5.

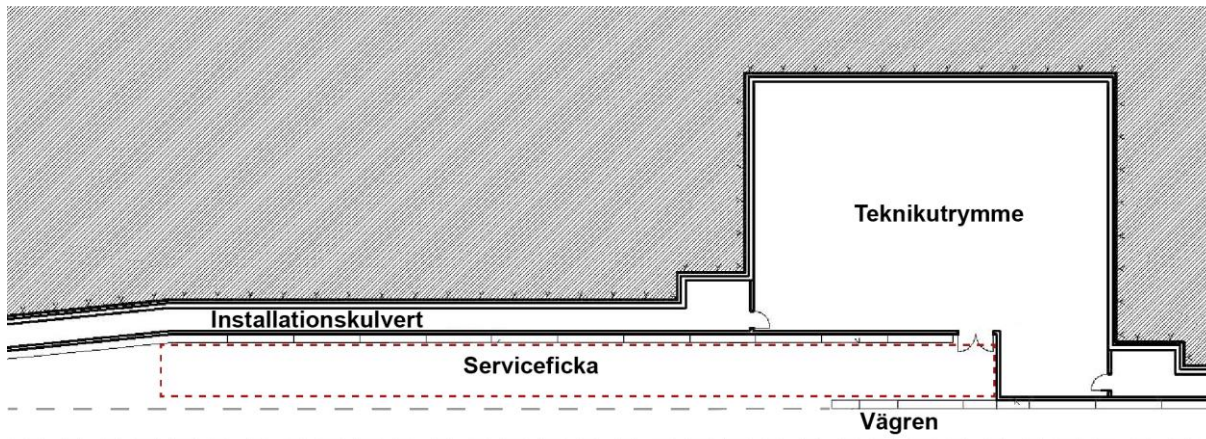
Masmotunneln har en särskild utrymningsväg för en av ramptunnlarna, se avsnitt 4.2.3.



Figur 5 Principskiss utrymning från trafikutrymme. Utrymningsvägen kan vara utformad på andra sätt, men består alltid av minst tre kammar.

4.2.1.2 Servicefickor och teknikutrymmen

I tunnelsystemet och i anslutning till vissa anläggningar kommer det att krävas servicefickor, se figur 6. Servicefickorna ger tillträde till det intilliggande teknikutrymmet. Servicefickorna kommer vanligtvis att vara 4 meter breda och 50 meter långa.



Figur 6 principiell planillustration för utformning av serviceficka.

4.2.2 VA-anläggningar

Masmotunneln kan avvattnas med självfall från syd till norr. Tunnelavloppsvattnet från huvudtunneln samt på- och avfartsramptunnlar leds med självfall till en VA-station. VA-stationen ligger sydväst om Masmotunnelns norra tunnelmynning och ingår inte i aktuellt entreprenadområde.

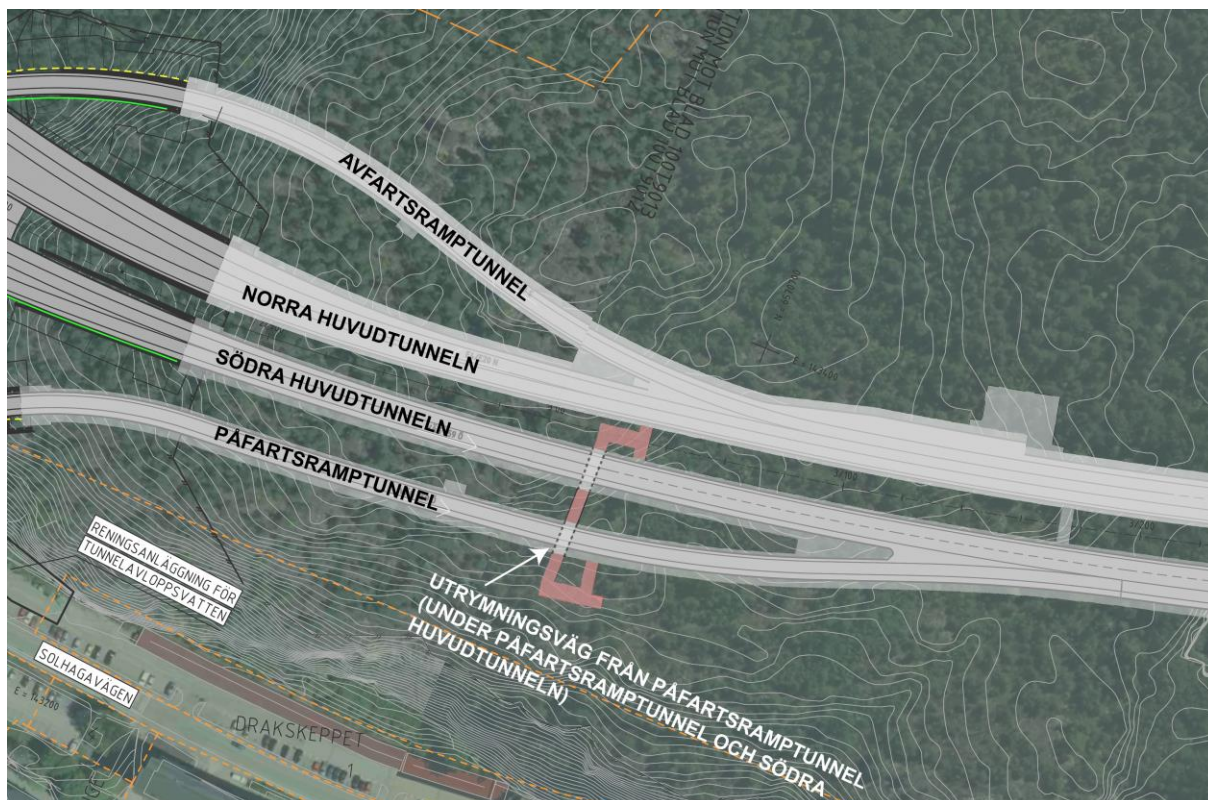
En pumpstation anläggs i Masmotunnelns södra tunnelmynning, se figur 9. Vägdagvatten som i förskärningen rinner mot tunnelmynningen, pumpas till en växtfilteryta väster om trafikplats Flottsbro. Se figur 16 för lokalisering av växtfilterytan.

Se avsnitt 4.3.2 för beskrivning av släckvattenstationen vid trafikplats Flottsbro som försörjer Glömstatunnelns brandbekämpningssystem.

4.2.3 Ramptunnlar och huvudtunnlar

Masmotunneln har i huvudsak tre körfält i båda körriktningarna. I norr sker anslutning till Masmotunneln genom ramper som övergår i två huvudtunnlar (2 körfält per tunnel) och två ramptunnlar (1 körfält per tunnel). När ramptunnlarna förbinds med huvudtunnlarna har Masmotunneln tre körfält i vardera riktningen.

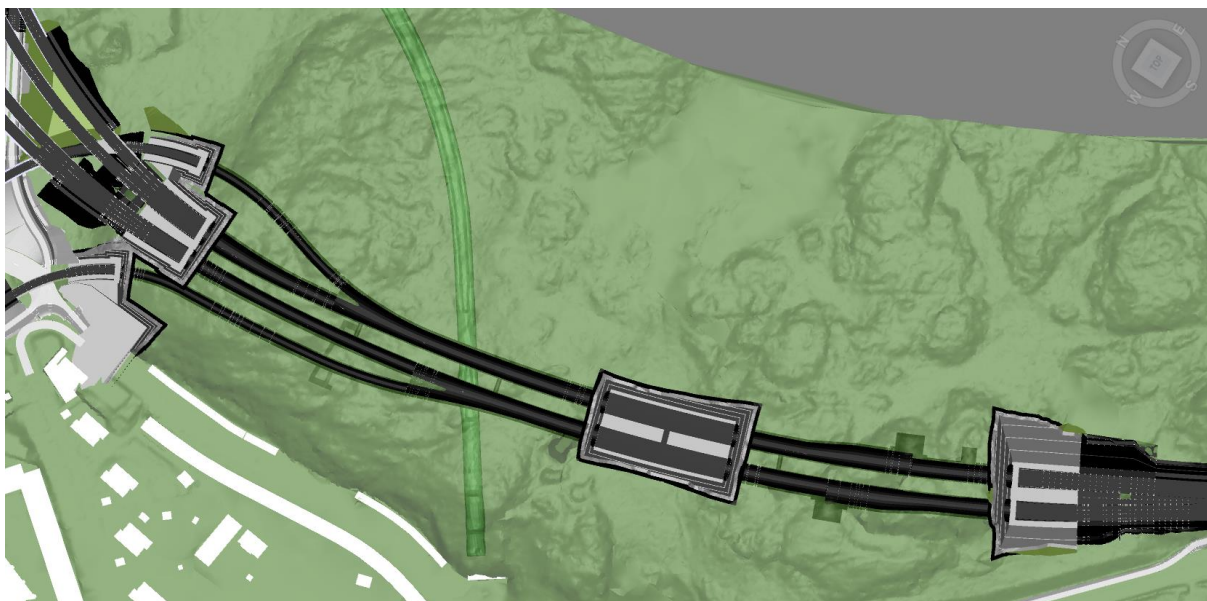
Påfartsrampen, den södra rampen, till Masmotunneln är nästan 300 meter lång, vilket innebär att den behöver en separat utrymningsväg från rampen till säker plats. Utrymningsväg från södra ramptunneln ansluter till den norra huvudtunneln, vilket innebär att utrymningsvägen behöver passera under den södra huvudtunneln i en kulverterad tunnel. Utrymningsportalen kommer att placeras på höger sida i rampens färdriktning (se figur 7) och utformas som en fem-kammarlösning med trappor och räddningsrum. I utrymningsvägens norra ände ansluter den till en tvärtunnel mellan huvudtunnlarna för vidare utrymning till den norra huvudtunneln.



Figur 7 Huvudtunnlar och ramptunnlar vid Masmotunnelns norra tunnelpåslag

4.2.4 Betongtunnelsektion

Bergtäckningen saknas för tunneln vid passage av en bergsvacka i Masmoberget. Svackan kommer att passeras genom att anlägga en ca 110 meter lång betongtunnel, se figur 8. Betongtunneln planeras utföras som en cut & cover tunnel.

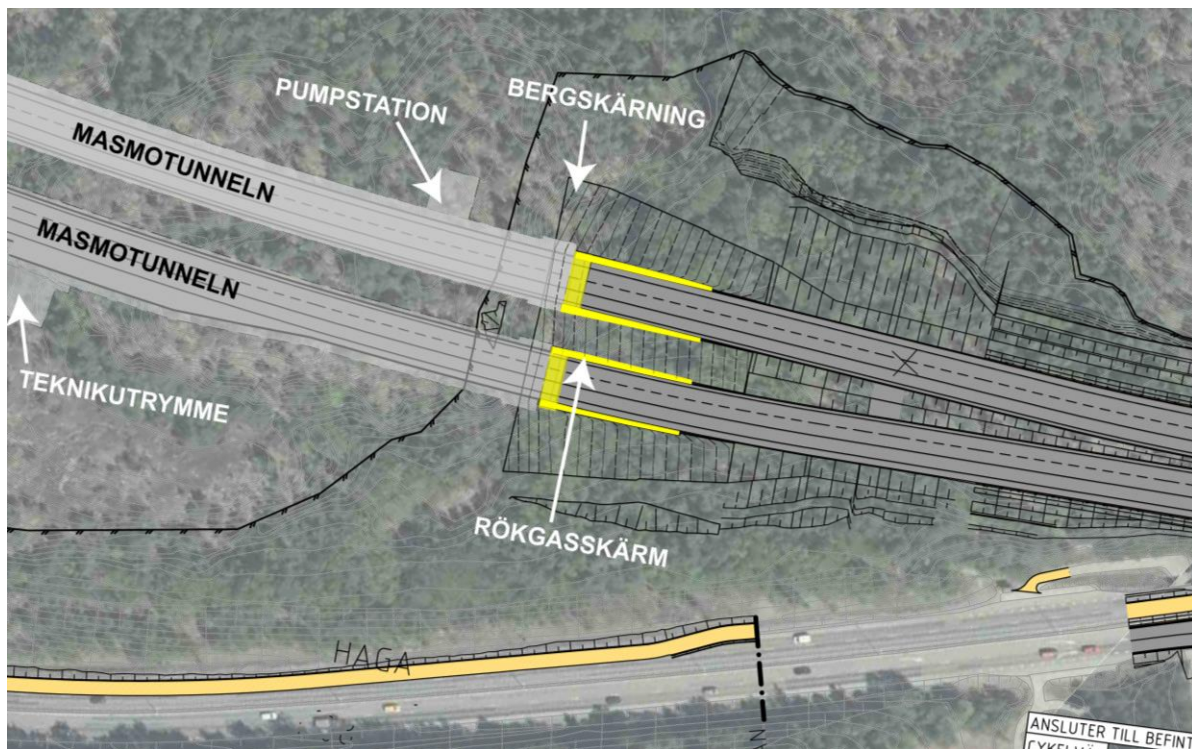


Figur 8 Masmotunneln med betongtunnetapp i mitten av tunneln

4.2.5 Södra tunnelpåslaget

Masmotunneln mynnar ut i en bergskärning i höjd med Myrstuguberget, se figur 9 och figur 10. Bergskärningen blir ca 300 m lång och till större delen mycket hög på norra sidan av vägen. På södra sidan av vägen blir bergsskärningen betydligt kortare och lägre.

Vid tunnelmynningen anläggs rökasskärmar. Rökasskärmar ska förhindra att rökgas sprids mellan tunnelmynningarna.



Figur 9 Illustrationsplan för Masmotunnelns södra tunnelpåslag



Figur 10 Förskärning vid Masmotunnelns södra mynning

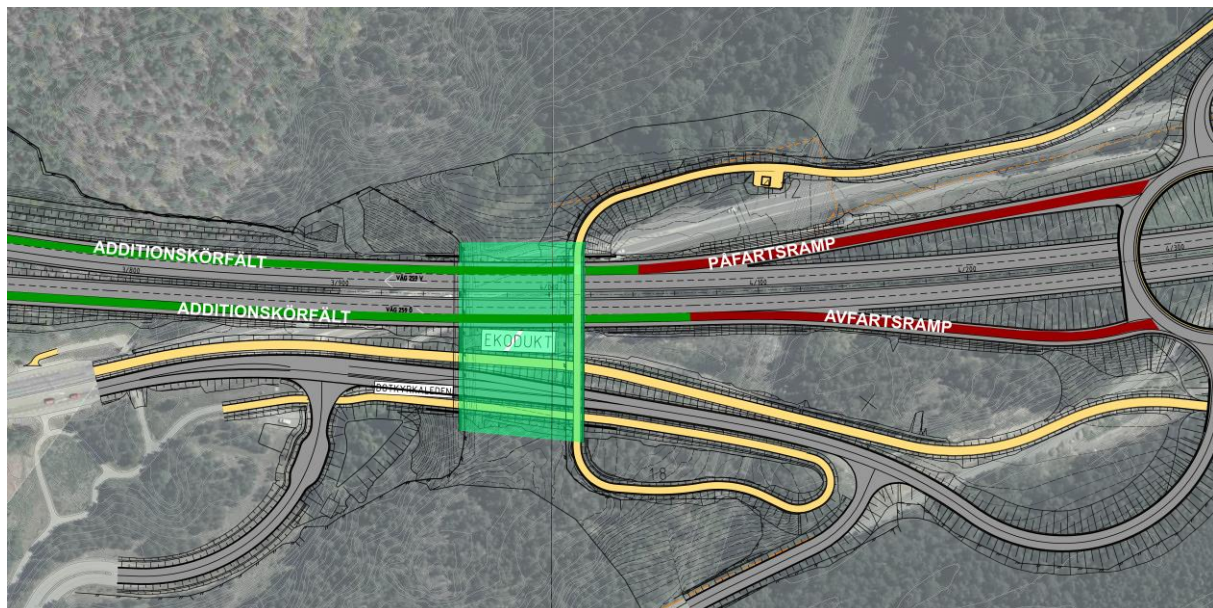
Mellan Masmotunneln och Glömstatunneln utformas Tvärförbindelse Södertörn som ytväg och ansluter till trafikplats Flottsbro. Vägen har mellan två till tre körfält i vardera riktning, se figur 12 och figur 13. Vägen övergår från tre körfält närmast Masmotunneln, till två vid trafikplatsen.

Trafikplatsen utformas med en överliggande cirkulationsplats, vilket innebär att Botkyrkaleden och Glömstavägen möter varandra i en cirkulationsplats ovan Tvärförbindelse Södertörn och ansluter till Tvärförbindelse Södertörn via ramper på vägbank till och från cirkulationsplatsen.

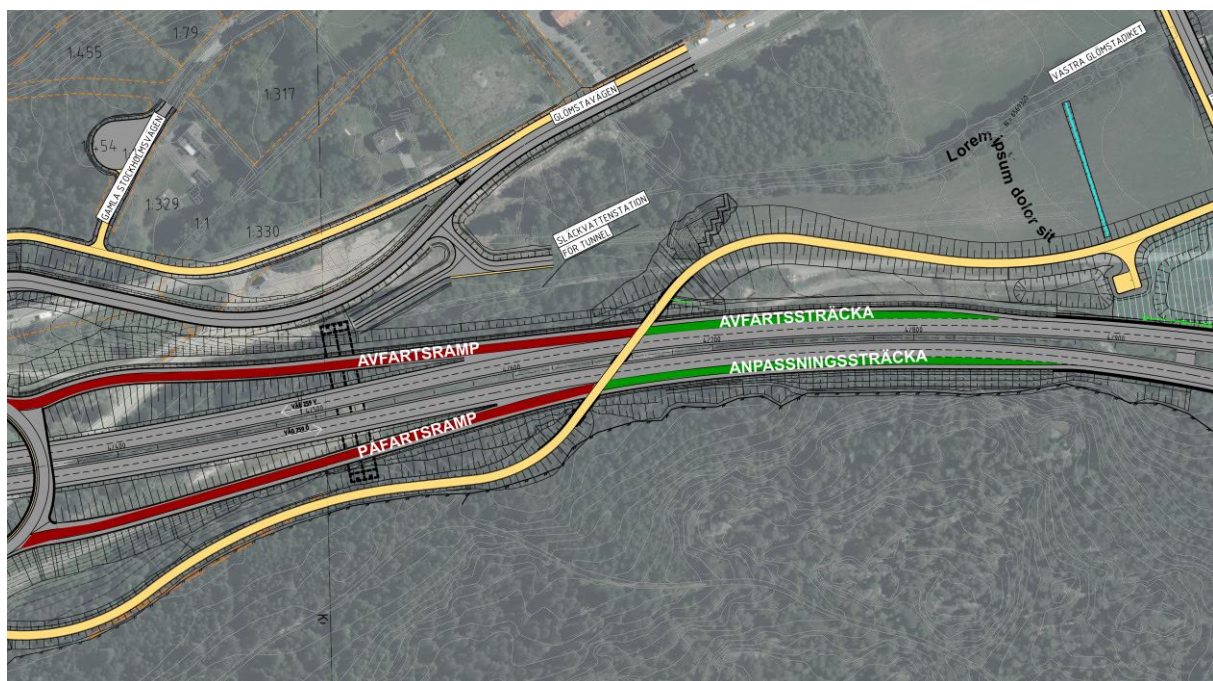
Topographic map showing a road intersection area. The map includes the following labels and features:

- ROADS:** BOTKYRKALEDEN, MASMOVÄGEN, GLÖMSTAVÄGEN, TVÄRFÖRBINDELSE SÖDERTÖRN.
- FEATURES:** A green rectangular area labeled 'EKODUKT' (ecoduct) is highlighted on the left. A red circle highlights the central roundabout area.
- ELEVATION:** Various elevation points are marked, including 1.36, 1.4, 1.455, 1.79, 1.317, 1.54, 1.329, 1.1, and 1.330.
- OTHER LABELS:** KOLARTORP, MASMO, GLÖMSTA, and ALDEN.
- MAP ELEMENTS:** Contour lines, a north arrow, and a scale bar.

Figur 11 Illustrationsplan trafikplats Flottsbro med anslutande vägar. Röd färg = överliggande cirkulation, Gul färg = Ny gång- och cykelväg. Grön färg = ekodukt. Grön linje = bullerskyddsskärm.



Figur 12 Mellan Masmotunnelns södra tunnelmynning och trafikplats Flottsbro utformas Tvärförbindelse Södertörn med additionskörfält. Vägen har därmed 3 körfält i vardera riktning.

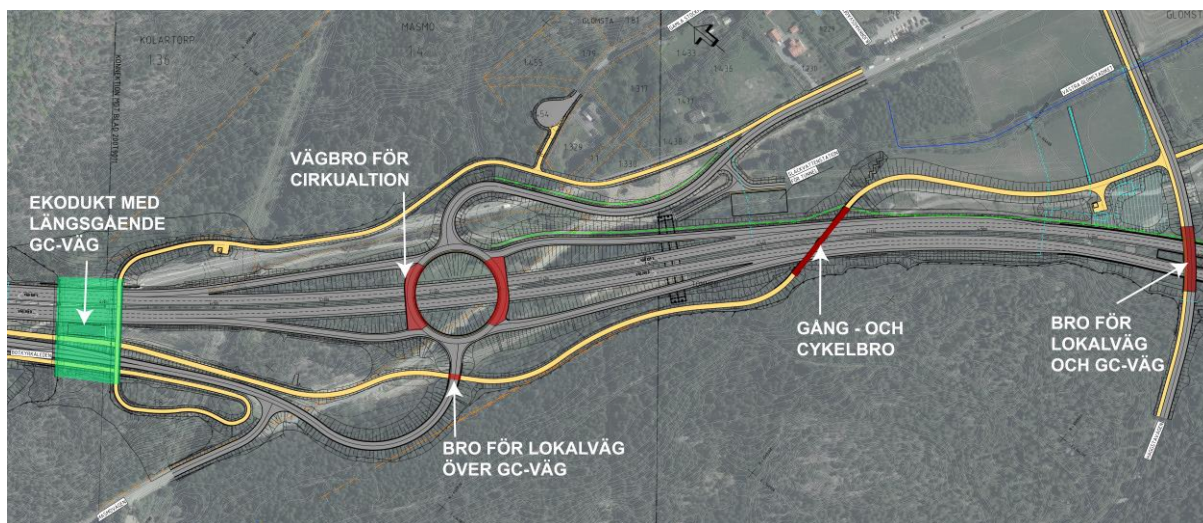


Figur 13 Mellan trafikplats Flottsbro och Glömstatunnelns västra tunnelmynning har vägen 2 körfält i vardera riktning med undantag för kortare avfarts- och anpassningssträckor.

4.3.1 Vägbroar, gång- och cykelbroar och ekodukt

I figur 14 illustreras vägbroar som anläggs för sträckan mellan Masmotunneln och Glömstatunneln. Vägbroar anläggs för trafikplats Flottsbro och för en lokalväg öster om trafikplatsen. En GC-bro anläggs över Tvärförbindelse Södertörn.

En ekodukt anläggs över Tvärförbindelse Södertörn. Ekodukten är en viktig skyddsåtgärd för att binda samman ekosystemen på bägge sidor om vägen. Utrymme under bron ska finnas för eventuell framtida spårväg. Gång- och cykelvägen löper utmed ekoduktens östra sida. Ekodukten ska utformas med visuell barriär från gång- och cykelvägen. Figur 15 illustrerar en möjlig utformning av ekodukten.



Figur 14 Översikt av brokonstruktioner för trafikplats Flottsbro, lokalvägar, gång- och cykelvägar och ekodukt



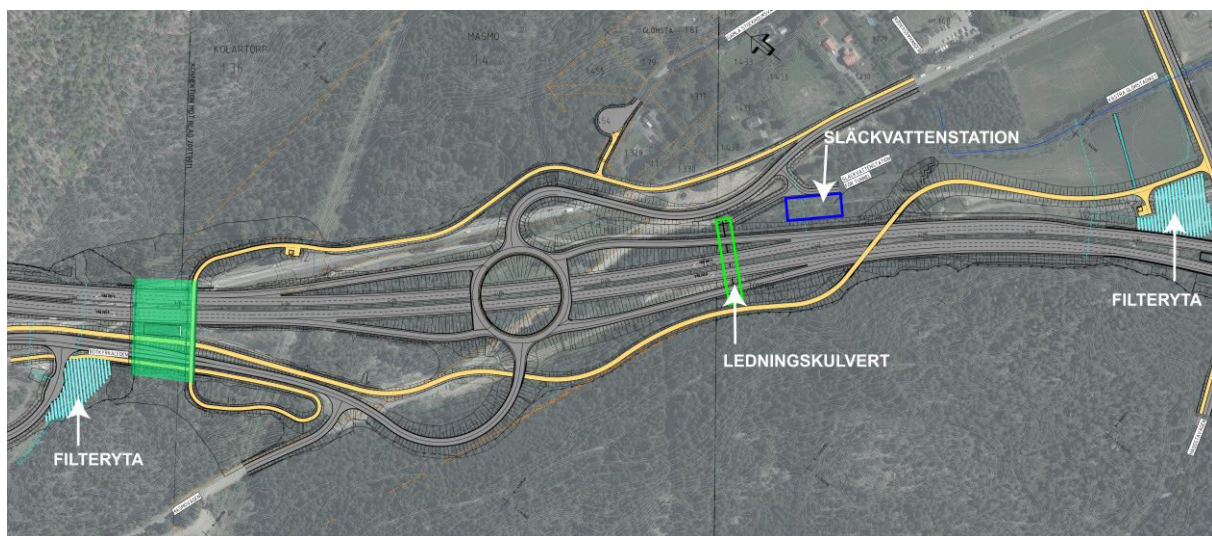
Figur 15 Möjlig utformning av ekodukt

4.3.2 VA-anläggningar

En ledningskulvert för två vattenledningar och två fjärrvärmeledningar anläggs öster om trafikplats Flottsbro. Kulvertgången ska separeras för de olika funktionerna.

En släckvattenstation som försörjer Masmotunneln och Glömstatunneln, anläggs vid trafikplats Flottsbro. I varje tunnel anläggs en vattenledning som försörjer tunnelns brandbekämpningssystem med brandvatten. För att erhålla tillräcklig kapacitet vad gäller flöde och tryck matas vattenledningen från en släckvattenstation som fungerar som en stor reservoar.

Två reningsanläggningar anläggs i form av försedimenteringsbassäng och växtfilteryta. Växtfilterytan utförs med tät botten för att motverka infiltration av ännu ej renat vägdagvatten samt för att undvika utströmning av grundvatten till växtfilterytan. Renat vatten ansluts till diken via ledningar.



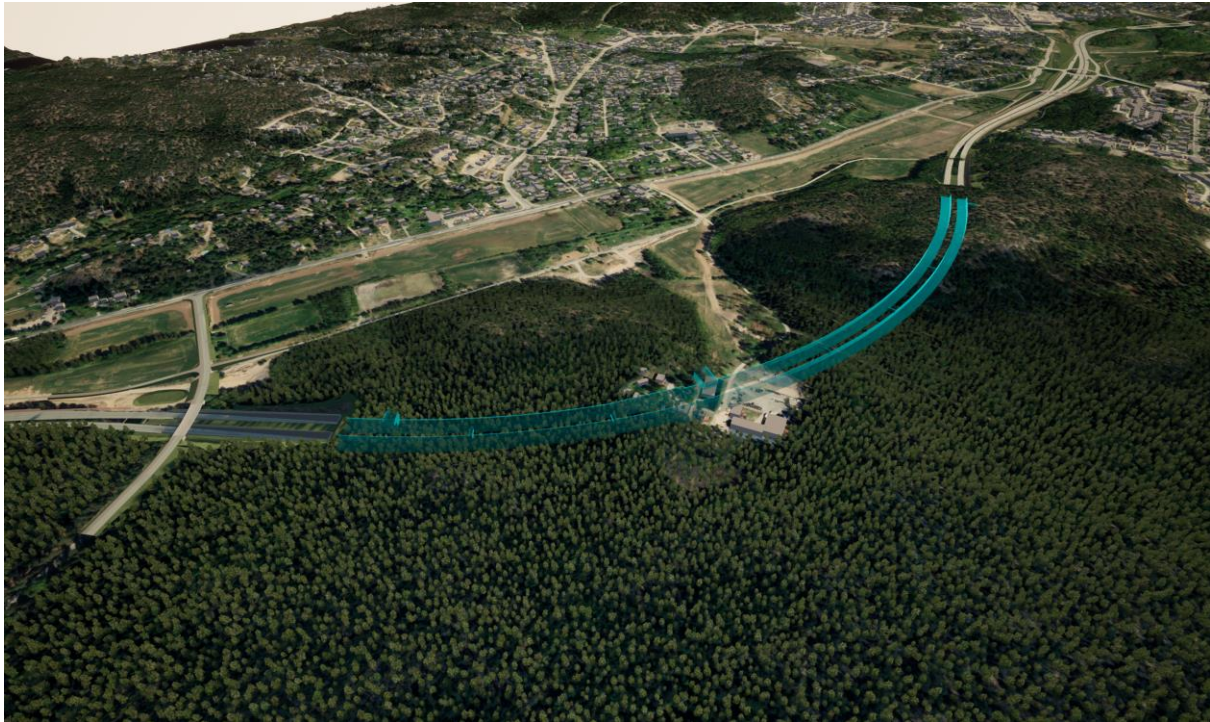
Figur 16 Översikt av VA-anläggningar i form av ledningskulvert, släckvattenstation och filterytor

4.3.3 Bullerskyddsskärmar

För att minimera bullerpåverkan på bostadsområdet Glömsta planeras bullerskyddsskärmar längs med den norra sidan av Tvärförbindelse Södertörn mellan cirkulationsplatsen i trafikplats Flottsbro och skärningen vid Glömstatunnelns mynning, se figur 11 och figur 18.

4.4 Glömstatunneln

Öster om Häggstavägen sänker sig vägen och går i en skärning som övergår i en tunnel (Glömstatunneln). Glömstatunneln, som blir cirka 1,1 kilometer lång, passerar under området Glömstadalen och Loviseberg (se figur 17). Glömstatunneln mynnar ut i en skärning i höjden väster om Kästa.



Figur 17: Glömstatunneln med två tunnelrör

4.4.1 Generell tunnelutformning

Glömstatunneln anläggs med samma generella utformningsprinciper som Masmotunneln, se avsnitt 4.2.1.

Genom hela Glömstatunneln har Tvärförbindelse Södertörn två körfält i vardera körriktning, till skillnad från Masmotunneln som har tre körfält i vardera riktning. Glömstatunneln lutar från båda tunnelmynningarna in mot en lågpunkt som är belägen ungefär vid tunnelns mitt.

4.4.2 VA-anläggningar

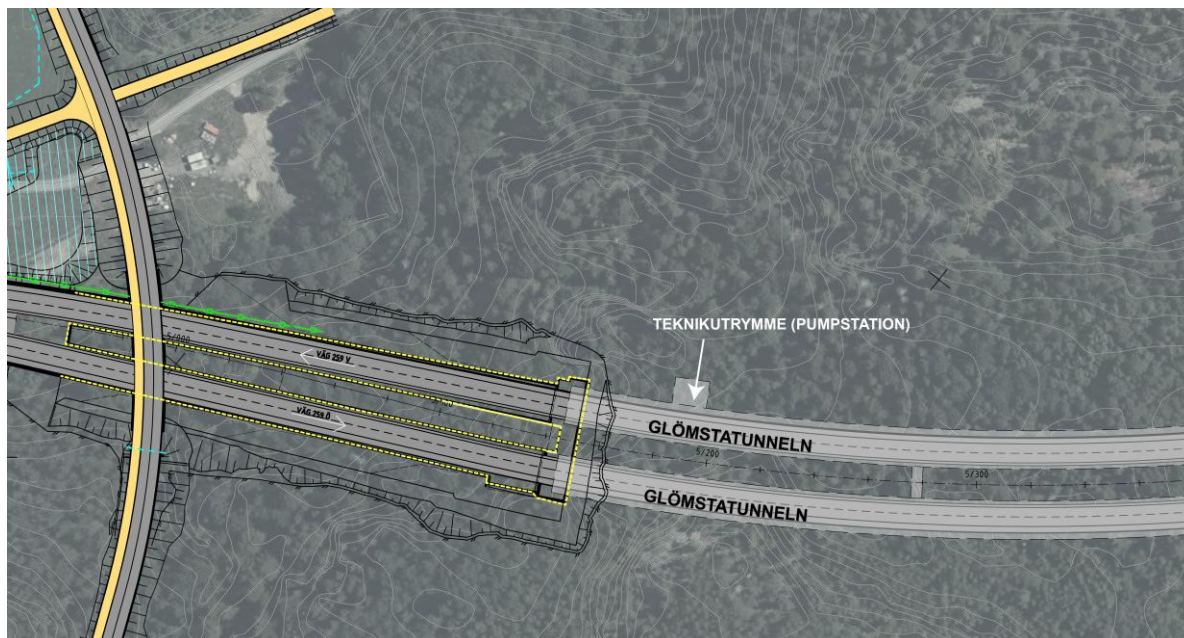
En pumpstation anläggs vid Glömstatunnelns lågpunkt. Till pumpstationen leds tunnelavloppsvatten och dränvatten via uppsamlade system i Glömstatunneln. Pumpstationen utformas med separata sumpar för vägdagvatten och för tunnelavloppsvatten. Tunnelavloppsvattnet pumpas till Masmotunneln där det ansluts till Masmotunnelns system och dränvattnet pumpas till en dagvattentunnel vid trafikplats Kästa.

Ytterligare två pumpstationer anläggs i Glömstatunneln, en i vardera tunnelmynning, se figur 18 och figur 19. Vägdagvatten som i tråget eller förskärning rinner mot tunnelmynning, pumpas till växtfiltertor.

Se avsnitt 4.3.2 för beskrivning av släckvattenstationen vid trafikplats Flottsbro som försörjer Glömstatunnelns brandbekämpningssystem.

4.4.3 Västra tunnelmynningen

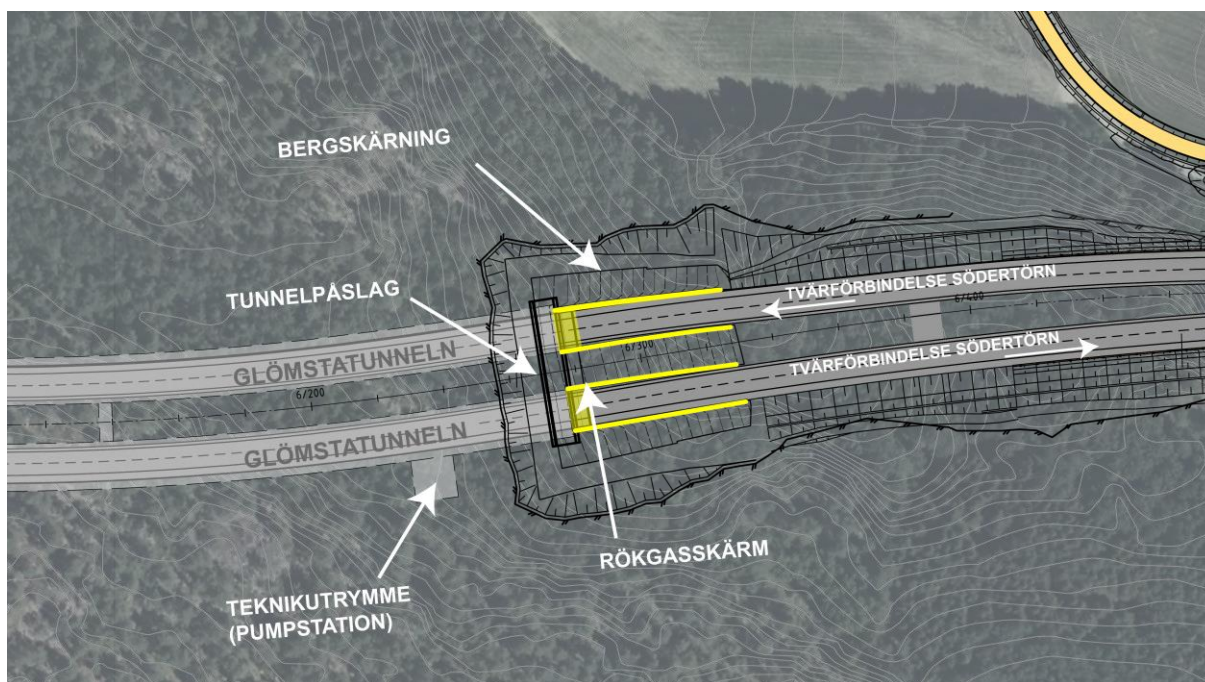
Öster om Häggstavägen går Tvärförbindelse Södertörn i en skärning som övergår i en tunnel. I anslutning till Glömstatunnelns västra mynning anläggs vattentätt tråg för att förhindra vatteninträngning till väganläggningen.



Figur 18 Illustrationsplan för Glömstatunnelns västra tunnelmynning. Gulstreckad linje avgränsar konturer för trågvägg. Grön linje = bullerkyddsskärm

4.4.4 Östra tunnelmynningen

Glömstatunneln mynnar ut i en skärning i höjden väster om Kästa. Vid denna tunnelmynning anläggs rökasskärmar med funktionen att förhindra att rökgaser sprids mellan tunnelmynningarna.



Figur 19 Illustrationsplan för Glömstatunnelns östra tunnelmynning



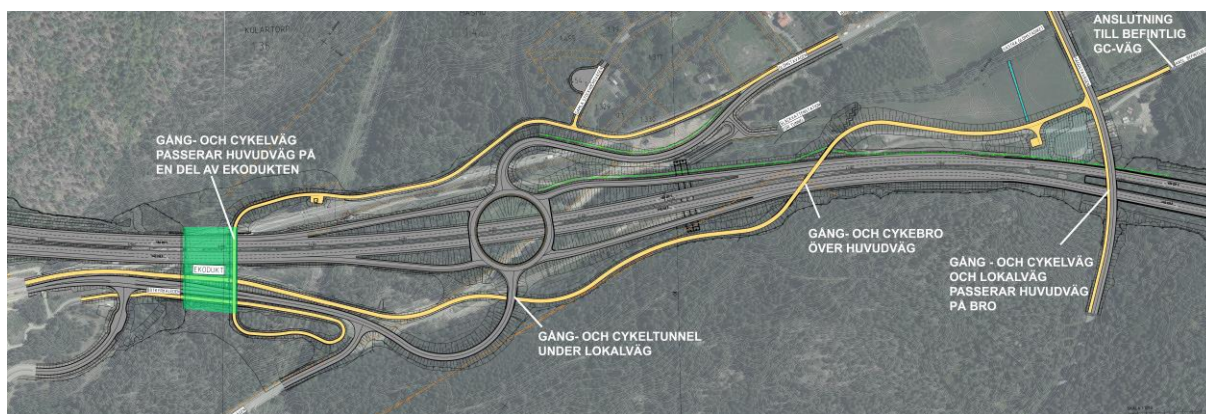
Figur 20 Glömstatunnelns östra mynning

4.5 Gång- och cykelväg

För aktuell sträcka av Tvärförbindelse Södertörn ingår att bygga en gång- och cykelväg, se figur 21.

Längs med södra sidan om trafikplats Flottsbro anläggs en gång- och cykelväg med regional standard som utformas med en bredd på 4,3 meter. Gång- och cykelvägen passerar en lokalväg i en gång- och cykeltunnel, och ca 300 meter öster om trafikplatsen passeras Tvärförbindelse Södertörn på en bro.

Längs norra sidan av befintliga Glömstavägen anläggs ett lokalt gång- och cykelstråk som utformas med en bredd på 3,5 meter. Denna gång- och cykelväg passerar över Tvärförbindelse Södertörn på en del av ekodukten.



Figur 21 Illustrationsplan för gång- och cykelvägens sträckning genom trafikplats Kästa. Gul färg = gång- och cykelväg

5 Produktion

Produktion av Tvärförbindelse Södertörn omfattar ett flertal moment, däribland tunneldrivning, anläggande av byggnadsverk, geotekniska åtgärder, bergförstärkningsåtgärder, trafikomläggningar och ledningsomläggningar.

5.1 Bergtunnlar

Byggnationen av Masmotunneln och Glömstatunneln kommer att drivas genom konventionella metoder, det vill säga borrhning och sprängning. Masmotunneln kan komma att drivas enbart från det södra påslaget. Tunneln kommer inte drivas från det norra påslaget eftersom det är svårt att få ut berget på grund av kraftiga höjdskillnader och intensiv trafikering.

Bergtunnlarna passerar till stor del genom berg med bra bergkvalitet och stor bergtäckning. Dock passerar tunnlarne ett antal passager med liten bergtäckning och befarat sämre bergkvalitet, samt befintliga anläggningar.

Masmotunneln passerar ett rulltrappsschakt som tillhör Masmo tunnelbanestation. Passagen är relativt kort och påverkar bara ett av Masmotunnelns två tunnelrör. Det kan bli aktuellt med åtgärder som att från markytan injektera bergmassan i rampen för läkning och tätning eller att gjuta en överlagrande betongplatta där bergtäckningen är som lägst. Intrång görs på skyddszon för befintlig anläggning vilket innebär att samordning behöver ske med anläggningsägaren.

Under Loviseberg i Glömstadalen passerar Glömstatunneln en sänka i terrängen med endast 2-5 m bergtäckning på en sträcka på 20-30 m. I byggprocessen kan det bli aktuellt med löpande undersökningsborrning och rörelsemätning, restriktioner i framdrift med sekventiellt berguttag varvat med temporär bergförstärkning.

Glömstatunneln passerar dessutom en befintlig ledningstunnel vilket påverkar Glömstatunnelns utformning och byggprocess. Glömstatunneln innebär ett intrång i ledningstunnels skyddszon vilket kräver samordning med ledningsägaren. I byggprocessen kan det bli aktuellt med försvarsarbeten, tunneldrivningsrestriktioner samt kontroller av befintlig anläggnings funktion och beständighet.

5.1 Byggnadsverk

Med hänsyn till risk för inläckage av vatten i bergtunnlarna behöver särskild vikt läggas vid utformningen av tunnelpåslagen och dess anslutning till portalkonstruktioner, i detta fall betongtunneln och framförallt till tråget, för att möjliggöra en vattentät konstruktion.

Broar föreslås generellt grundläggas med pålade landfästen/mellanstöd om jorden består av lera. Om jorden består av fastmark eller berg föreslås de grundläggas med platta på fyllning eller på fyllning på plansprängt berg. Vid brostöd kan det komma att bli aktuellt med tillfällig spont och lokal grundvattensänkning för att undvika problem med bottenuppträckning under byggskedet. För broarna i Flottsbro är det aktuellt med plattgrundläggning eller pålgrundläggning för olika brostöd.

5.2 Geoteknik

Geotekniska förstärkningar kan krävas längs de sträckor av planerad väganläggning där marken består av lösa jordar som torv, lera och silt. Väster om trafikplats Flottsbro finns ett område med torv som föreslås skiftas ut. Huvudvägen och ramperna upp till trafikplats Flottsbro bedöms till stor del kunna förbelastas för att få ut sättningar i leran under byggtiden. I anslutningen till cirkulationsplatsen kan det vara aktuellt med utskiftning och bankpålning. För tråget vid Glömstatunnelns västra påslag är utskiftning av lera lämpligt.

5.3 Trafikomläggningar

Under byggtiden för trafikplats Flottsbro kommer trafiken på befintlig väg 259 Glömstavägen hanteras med diverse olika trafikomläggningar. Ett körfält i vardera riktningen ska alltid hållas öppet. En

tillfällig väg för förbiledning av befintlig väg 259 byggs norr om trafikplatsen under byggtiden. Gång- och cykelstråk ska alltid hållas öppet för att kunna ta sig i öst-västligt riktning.

Byggnation av tråget vid Glömstatunnelns västra mynning innebär att lokalvägen Häggstavägen skärs av. Detta innebär att bron för Häggstavägen och gång- och cykelvägen behöver färdigställas innan byggnation av tråget. Under byggnation av vägbron läggs Häggstavägen tillfälligt om vid sidan av broläget.

5.4 Ledningsomläggningar

I området återfinns huvudvattenledningar och fjärrvärmeledningar som behöver läggas om i och med arbetena med Tvärförbindelse Södertörn.

Kulverten kommer att byggas i tidigt skede för att möjliggöra ledningsomläggningen förbi trafikplats Flottsbro.