

Utlåtande om NTM-centralens tillståndsansökan enligt vattenlagen om byggande av ny bro och rivande av nuvarande bro över Hessundet, samt tillstånd till förberedelser.

534/10.03.01.01/2021

Bygg- och miljönämnden 16.06.2021 § 117

Beredare

Miljövårdschef Carl-Sture Österman, tfn 044 458 5927

FöredragandeMiljövårdschef Carl-Sture Österman, tfn 044 458 5927
förnamn.efternamn@pargas.fi

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland ansöker hos Regionförvaltningsverket om tillstånd enligt vattenlagen (578/2011) för att bygga en ny bro över Hessundet och därefter riva den nuvarande bron (ESAVI/5932/2021). Målsättningen med projektet är att förbättra bärkraften och nyttobredderna för bron över Hessundet och samtidigt säkerställa och förbättra trafiksäkerheten och smidigheten för trafiken på Skärgårdsvägen, landsväg 180.

Enligt 3 Kap. 3 § i vattenlagen ska vattenlagens tillstånd alltid ansökas då bro eller konstruktion byggs över farled. För ansökan ska en vägplan uppgöras.

Den nuvarande bron över Hessund är en bågbro av armerad betong med stödpelare, byggd 1937 och breddad 1967. Bron är 167 m lång, har en friöppning på 80,71 m och frihöjden för farleden under bron är 16,5 m. Trafikmängden över bron är stor, upp till 10 836 fordon i dygnet, därav utgör den tunga trafiken 701 fordon. Bron är inte planerad och byggd varken för vikten hos dagens transportfordon eller för nuvarande trafikmängd. Brons dåliga skick har medfört att den är föremål för kontinuerlig observation och försedd med viktbegränsningar, vilket bl.a. försvårar transporter till och från produktions- och industrianläggningarna i Pargas.

Den nya bron är en samverkansbro i stål med brolock av betong och en total längd av 276 m. Brons spännvidd är 80+ 100+ 80 m och den fria höjden 16,5 m. Av bronns nyttobredd på 15,75 m är körfilernas andel för fordonstrafiken 10 m och den upphöjda gång- och cykelbanan öster om körbanan är 5,75 m bred. Då bron förnyas förbättras nyttobredden och den bristfälliga bärförmågan. Detta är till fördel för näringslivet och förbättrar förutsättningarna för tunga transporter. Brons bredd gör det möjligt att i fortsättningen ha trafik i bägge riktningar, även då det ena körfältet behöver stängas för underhåll.

I landskapsplanen tillhör projektområdet på Kirjalaöns sida ett jord- och skogsbruksdominerat område. I söder på Kyrklandet byggs den nya bron på ett område för industriverksamhet. I landskapsplanen finns inga hinder för att förverkliga broprojektet. För projektområdet finns två gällande generalplaner, på Kirjalaön gäller delgeneralplanen för Kirjala och i söder på Kyrklandet delgeneralplanen för Pargas centrumregion.

I närheten av projektområdet finns inte Natura 2000-objekt eller andra

skyddsområden, projektet har alltså ingen inverkan på dylika. För projektområdet har år 2020 gjorts en naturinventering. I projektområdet påträffades inga hotade arter, ej heller skyddade naturtyper varken på land eller via vattenlagstiftningen. Inom området noterades två förekomster av skogsknipprot och en förekomst av backnejlika, men dessa kommer att kunna bevaras. Vid inventeringen påträffades en del främmande arter som jättebalsamin, vresros och häckoxbär.

Hessundet är som smalast vid broplatsen, ca 80 m brett och 5,1 m djupt. Genom Hessund löper en officiell 4,3 m djup farled. Rätten till behövliga vatten- och landområden för projektet fås genom att en vägplan uppgörs och godkänns.

Hessund kan som vattendrag klassas som eutrofierat med en fosforhalt på 37 ug/l, totalkväve 470 ug/l och el-ledningsförmågan 1 040 mS/l. Vattenkvaliteten såväl i Vapparn väster om Hessund, som i de mera slutna vattenområdena i öster, Björkö- och Muddaisfjärden, klassas som "nöjaktig" med viss risk att försämrans.

Då man passerar Hessunds bro in mot Pargas kör man på sätt och vis in i centrumområdet. Den nya Hessundsbron ska byggas på östra sidan av den nuvarande som rivs då den nya färdigställts. Byggekostnaderna är beräknade till 14 miljoner €, i kostnaderna ingår rivningen av nuvarande bro. Byggarbetena har beräknats ta två år i anspråk. För pålningen av bropelare och stödkonstruktioner behöver uppföras tillfälliga arbetsbroar. Då nuvarande bro rivs grävs även vägbanken som utgår från Kyrklandet i söder bort. Den nya bron blir drygt 100 m längre än nuvarande bro, vilket gör att landskapet öppnas och gör det möjligt att vid behov passera längs stranden under bron. Bullerskydden längs brosidorna planeras som genomskinliga (glas), vilket gör att havsutsikten bibehålles.

Enligt ansökan medför broprojektet under byggnadstiden tillfälliga konsekvenser för användningen av vattendrag och stränder. Konsekvenser gäller broplatsen och dess omedelbara närhet i form av buller, grumlighet och ökade halter av suspenderat material i vattnet. Hur kraftig grumlingen är och hur den sprider sig påverkas av strömnings- och väderförhållanden och hänger samman med tidpunkten för arbetena. Projektet bedöms inte medföra varken betydande tillfälliga eller bestående konsekvenser för fisket eller fiskbestånden.

Kompletterande material [Länk till ansökan, kungörelse och handlingar.](#)

Förslag

Som sitt utlåtande till Regionförvaltningsverket beslutar bygg- och miljönämnden konstatera att ansökan från Egentliga Finlands Närings-, trafik- och miljöcentral, liksom brobyggnadsplanerna uppfyller de rättsliga förutsättningarna för beviljande av tillstånd enligt 3 Kap. 4-7 § i vattenlagen (587/2011).

Byggprojektet medför under bygg- och rivningsarbetena tillfälligt men och konsekvenser för användningen av vattendraget och stränderna. Projektet medför dock inte långvariga skadliga konsekvenser för områdets vattenmiljö eller framtida användning av området. Avlägsnandet av den nuvarande vägbanken kommer att i någon mån öppna upp landskapet.

Broprojektet ändrar inte märkbart nuvarande förhållanden i vattendraget, eftersom den nya bron och vägdragningen inte märkbart avviker från nuvarande.

Projektet bedöms inte ha inverkan på vattenstatusen och vattenanvändningen enligt lagstiftningen om vattenvård- och havsvårdsförvaltning.

För broprojektet ansöker NTM-centralen även om tillstånd till förberedelser enligt 3 Kap. § 16 vattenlagen. Förberedande åtgärder, att bygga arbetsbroar och påbörja pålningsarbeten för brofästen och -pelare behövs för att bygget ska kunna genomföras enligt tidtabell. Arbetsbroarna och tillfälliga konstruktioner avlägsnas efter att projektet färdigställts. Bygg- och miljönämnden förordar att tillstånd enligt vattenlagen för dessa förberedelser beviljas.

Nämnden konstaterar ytterligare att de fördelar som det nu aktuella projektet medför, att över Hessundet bygga en ny bro med förbättrad nyttobredd och samtidigt komma bort från den bristfälliga bärförmågan hos nuvarande bro, säkerställer trafiken och transporter längs Skärgårdsvägen. Nyttan av en fungerande fast landsvägsförbindelse är vida större än de skador som projektet orsakar, därmed finns det rättsliga förutsättningar att bevilja projektet tillstånd enligt vattenlagen.

Beslut

Förslaget godkändes.

Delgivning

Regionförvaltningsverket i södra Finland. (ESAVI/5932/2021).
ymparistoluvat.etela@avi.fi