

Avge utlåtande till NTM/ELY gällande "Lv 180 Vägplan för Hessunds nya bro" samt stadens kostnadsandel

714/10.03.01.01/2018

Stadsstyrelsen 23.08.2021 § 229

Beredare**Föredragande**

Teknisk chef Jonas Nylund, tfn 050 428 3774
Stadsdirektör Patrik Nygrén, tfn 040 511 4383
fornamn.efternamn@pargas.fi

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland (NTM-centralen) har i enlighet med lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) utarbetat en vägplan: *Lv 180 Vägplan för Hessunds nya bro, Pargas*. NTM-centralen begär Pargas stads utlåtande om vägplanen och de anmärkningar som framförts med anledning av den. Anmärkningarna tillställs staden efter att den tid under vilken materialet är framlagt har gått ut, varvid staden kompletterar sitt ställningstagande.

Samtidigt med vägplanen för Hessunds nya bro har det utarbetats en vägplan för Rävunds nya bro. NTM-centralen har begärt stadens utlåtande också om den planen.

Allmän bakgrund

Både Rävundsbron och Hessundsbron har en mycket stor betydelse för Pargas stad, näringslivet i landskapet, byggnadsindustrin i vårt land (cement) och livsmedelsindustrin (foderkalk). Det bor mer än 15 000 invånare i Pargas och folkmängden fördubblas under sommaren. Pargas är den viktigaste orten ur den växande skärgårdsturismens synvinkel och i Pargas centrum finns en betydande koncentration av byggproduktindustri. Hälften av det cement som används i Finland kommer från Pargas. Broarna utgör den enda vägförbindelsen till orten.

Rävundsbron, som är i dåligt skick och har kommit till slutet av sin livscykel, och Hessundsbron med dålig bärighet behöver förnyas så snart som möjligt. De hastighets- och avståndsbegränsningar som ställts på Rävundsbron och som har varit nödvändiga för att bevara denna förbindelse ger upphov till oro, samtidigt som de äter på Pargas attraktionskraft ur nya invånarens och företags synvinkel. Osäkerheten begränsar företagets möjligheter till investeringar.

Arbetet med att utarbeta vägplaner för de stora broarna har pågått parallellt i ett antal år. Den långdragna planeringsprocessen har varit utmanande speciellt för näringslivet, eftersom den har bidragit till att skapa osäkerhet kring framtida lösningar. Det är värt att notera att i förhållande till hur betydelsefulla dessa broprojekt är har mängden respons från invånarna enligt Pargas stads bedömning varit relativt liten, även om det är många som har deltagit i de allmänna mötena för växelverkan.

I statsrådets tredje tilläggsbudget föreslås dock äntligen en finansiering om 128 miljoner euro för broprojekten. Riksdagen beslutar om finansieringen när den godkänner tilläggsbudgeten. Trots att ett egentligt finansieringsbeslut saknats har planeringen lyckligtvis ändå avancerat och Trafikledsverket har bland annat ordnat ett marknadsinformationsmöte om förnyande av Rävundsbron och Hessundsbron 31.5.2021. Staten har som mål att upphandla hela projektet som en entreprenad och staten har gett en uppskattning om att det är administrativt redo att starta byggandet under 2023 och att de nya broarna således skulle byggas under 2023–2026. De befintliga broarna skulle således rivas 2026.

Enligt statens uppfattning är broprojekten s.k. utvecklingsprojekt, medan stadens uppfattning är att det handlar om ersättningsprojekt. Pargas uppfattar det så att de nuvarande broarna ersätts med nya och inga alternativa leder, förbindelser eller andra betydande utvecklingsåtgärder har föreslagits. Detta har betydelse i synnerhet när det gäller hur staden förväntas delta i projektets kostnader. Det är vanligt att staten föreslår en betalningsandel för städerna i utvecklingsprojekten, medan en ersättningsinvestering på statens vägnät ska bekostas av staten. Det har förts förhandlingar om kostnadsfördelningen och den betalningsandel som staden föreslås stå för under ledning av Trafikledsverket under våren.

De preliminära totalkostnaderna enligt planen för Hessundsbron uppgår till 25 954 000 € (jordbyggnadskostnadsindexet MAKU 101.8 / 2015 = 100, moms 0 %).

NTM-centralen har bett Pargas stad att i sitt utlåtande fästa uppmärksamhet vid frågor som gäller behandlingen av vägplanen och dess innehåll som specificerat i begäran om utlåtande. Pargas stad avger sitt utlåtande om dessa frågor i den ordning som NTM-centralen tar upp dem i sin begäran om utlåtande.

Pargas stad konstaterar följande som sitt utlåtande:

Pargas stad tillställer i enlighet med NTM-centralens begäran centralen alla nödvändiga utdrag ur alla planer med rättsverkningar som gäller för områdena. Härvid vill staden att det antecknas för kännedom att planläggningsenheten i Pargas stad har utarbetat en ändring av delgeneralplanen både för området vid Rävundsbron och för området norr om Hessundsbron på Kirjalaön för att delgeneralplanen för Kirjalaön inte skulle utgöra ett hinder för godkännande av vägplanerna för broarna eller påbörjande av brobyggena. Staden har även utarbetat en etappdetaljplan för Lövnäsområdet för att vägplanen för Hessundsbron ska kunna godkännas och byggandet av bron startas. Stadsfullmäktige har godkänt etappdetaljplanen för Lövnäs vid sitt sammanträde 25.5.2021 och planen har vunnit laga kraft 27.7.2021.

NTM-centralen ber Pargas stad meddela eller ta ställning till följande frågor i sitt utlåtande:

- Stadens åtgärder för växelverkan och delgivning (meddelande eller kungörelse om inledande samt framläggande av planen – genomförandesätt och tidpunkter)

Staden har 30.6.2021 på begäran av NTM-centralen lagt ut en kungörelse om framläggande av vägplanen på sin webbplats. Kungörelsen har varit framlagd under tiden 30.6–6.8.2021.

- Har förverkligandet av målen i den (riksomfattande och) regionala trafiksystemplanen beaktats i vägplanen på kommunens område?

Enligt stadens uppfattning har förverkligandet av målen i trafiksystemplanen beaktats i vägplanen på kommunens område. Hessundsbron är en del av ett större regionalt och nationellt betydande trafiksystem och det är ytterst viktigt att åtgärderna i vägplanen genomförs i snabb takt. Bron är en del av den livligt och tungt trafikerade Skärgårdsvägen som också är en viktig cykelled för turistnäringen, dvs. Skärgårdens Ringväg. I vägplanen presenteras en ny gång- och cykelled väster om Skärgårdsvägen på avsnittet mellan bron och cirkulationsplatsen. Detta avsnitt kompletterar gång- och cykelleden längs Skärgårdens Ringväg. Pargas stad anser det vara viktigt att Skärgårdens Ringväg aktivt utvecklas på alla de avsnitt som fortfarande saknar gång- och cykelled.

- General-, detalj- och stranddetaljplaner med rättsverkningar som gäller vid tidpunkten för stadens utlåtande eller som godkänts av fullmäktige samt om planerna överensstämmer med vägplanen. Om det i planläggningssituationen har skett ändringar i den plan som läggs fram för påseende, ombeds staden specificera de ändrade planerna i sitt utlåtande.

Det begärda materialet har redan tidigare tillställts NTM-centralen. För området har en etappdetaljplan för Lövnäs utarbetats som har godkänts av stadsfullmäktige vid sammanträdet 25.5.2021 och planen har vunnit laga kraft 27.7.2021.

- Ändrar staden nödvändiga planer enligt vägplanen om de inte överensstämmer med varandra?

Ändringarna har gjorts.

- Förordar staden att vägplanen godkänns i strid med den gällande detaljplanen (Etappdetaljplan för kvarter 1 i Lövnäs (22) stadsdel)?

Ja, staden förordar ett godkännande av vägplanen i strid med den gällande detaljplanen. Staden ber att det antecknas för kännedom att etappdetaljplanen för kvarter 1 i Lövnäs (22) stadsdel har godkänts av stadsfullmäktige 25.5.2021 och att planen har vunnit laga kraft 27.7.2021.

- Gör staden upp egna planer för lösningarna och genomförandet av vägplanen samt ansvarar staden för behandlingsprocessen för planerna enligt den tidtabell som genomförandet av projektet förutsätter?

Projektet kräver åtgärder av staden när det gäller att ordna vattentjänster. En nödvändig åtgärd är att bygga ledningsreserveringar för vatten och avlopp på bron. Staten beaktar detta i planerna. Kostnaden för dessa för staden uppgår till 21 000 €. Staden genomför detta och den nödvändiga flyttningen av den befintliga vattenledningen och byggandet av en avloppsledning vid underfarten i anslutning till den enligt den tidtabell som genomförandet av vägprojektet förutsätter. Kostnadsberäkningen för dessa för staden uppgår till totalt 126 000 €. Till övriga delar genomförs de planerade åtgärderna enligt vattentjänstverkets budgetresurser och tidtabell. Stadens andel på 309 500 €, som lagts in i

kostnadsberäkningen, inbegriper alltså både nödvändiga och andra planerade vattentjänståtgärder. Statens andel enligt föreslagen kostnadsfördelning.

Staden har inga andra egna planer som hänför sig till vägplanen för objektet.

- Har staden något att anmärka på angående broar, bullerhinder, stödmurar eller andra betydande konstruktioner som ingår i vägplanen?

Staden har inget att anmärka på angående konstruktionerna. Pargas är nöjt med att man under projektets gång har undersökt olika bullerräckeslösningar och stannat för att föreslå ett bullerräcke som bedöms kunna behålla bullret på den nuvarande nivån även när trafiken ökar fram till 2050. Under projektets gång undersöktes också en lösning med ett betydligt mer massivt/högre bullerräcke, men dess inverkan på landskapet skulle ha varit betydligt negativt samt kostnaderna oskäligt höga. Av denna anledning har Pargas i projektet understött den lösning som nu föreslås och som gör det möjligt att ha kvar bostadshusen invid Hessundsvägen. Den bågförm som kännetecknar den nuvarande Hessundsbron kommer att försvinna och ersättas av en samverkansbro i stål med rak profil. Pargas stad anser att det är bra att underfartshöjden höjs (16 m, tidigare 15 m) och att öppningen under bron blir bredare.

- Tillåter staden följande permanenta åtgärder som föreslås i vägplanen inom sitt detaljplaneområde: placering av överskotts jord, torrläggingsarrangemang, såsom utloppsdiken eller -ledning?

Staden tillåter torrläggingsarrangemangen, utloppsdikena och ledningarna i projektet inom sitt detaljplaneområde (Lövnäs). Enligt den uppgift staden har ingår inte placering av överskotts jord inom detaljplaneområdet i vägplanen. Båda broprojekten kommer att ge upphov till en betydande mängd överskotts jord och det har presenterats riktgivande planer för deponering av den. Det ska avtalas separat med staden eller andra markägare om deponering av jordmaterial, eftervård och ersättningar för dessa. Målet bör vara att massorna ska återvinnas på ett så effektivt sätt som möjligt.

Enligt de preliminära planerna i anslutning till vägplanerna ska överskottsmassorna placeras väster om Skärgårdsvägen i Mossen- och Kärrängsområdet. I Mossenområdet ska stadens arboretum och den särskilda björkdunge som planterats i området som en viltvårdsåtgärd beaktas. Staden anser att överskottsjorden ska utformas och utnyttjas som bullerskydd invid Skärgårdsvägen och att man i första hand ska sträva efter att placera massorna i en sluttning som vetter mot norr från masten.

Staden konstaterar i egenskap av markägare till de aktuella områdena att om en eventuell deponering äger rum måste staden få ersättning för åtgärden (förtida avverkning, plantering, förlorat förväntningsvärde och olägenhet till följd av reservering av mark). Staten ska också som en del av projektet svara för att eventuella naturinventeringar görs och att nödvändiga tillstånd för deponering söks samt för att områdena senare landskapsanpassas och planteras. Eventuella vägar som förbättras eller byggs ska överlåtas till staden utan ersättning.

- Tillåter staden att följande åtgärder under arbetet som föreslås i vägplanen vidtas inom stadens detaljplaneområde: placering av omfartsvägar eller trafikarrangemang, användning av vissa gatuförbindelser under genomförandet (osv.)?

Ja, staden tillåter dessa inom sitt detaljplaneområde, men konstaterar också att det är särskilt viktigt att komma överens om åtgärderna under arbetet med Paramet Konepaja Oy med verksamhet vid Hessundsbron.

- Deltar staden i byggnads- och underhållskostnaderna för byggandet av landsvägen på det sätt som presenteras i vägplanens kostnadskalkyl och i förslaget till kostnadsfördelning (1.5T-2)? De totala kostnaderna för projektet har uppskattats till 25 954 000 euro (MAKU-ind. 101.8 / 2015=100, moms 0 %), varav stadens andel föreslås bli 203 750 euro.

Som resultat av förhandlingarna deltar Pargas stad i kostnaderna för Hessundsbrons del med en andel på 203 750 euro. Därtill belastas staden av ovannämnda kostnadsandelar för vattentjänster.

- Har staden något att anmärka på täktplatser och placeringsområden för väghållningsämnen som behövs under byggandet av landsvägen, dessas vägförbindelser, omfartsvägar, lagerområden eller byggande och/eller användning av enskilda vägar som ligger utanför detaljplaneområdet och som ingår i vägplanen?

Enligt den uppgift Pargas stad har anvisas inga täktplatser eller placeringsområden för väghållningsämnen i planerna. Staden har inget att anmärka på angående de åtgärder och områdesreserveringar under byggtiden som presenteras i planerna. Om åtgärderna och/eller områdesreserveringarna gäller områden utanför vägområdet ska detta avtalas om separat med markägaren.

- Har staden något att anmärka på de ändringar eller upphöranden i landsvägarnas administrativa klass som presenteras i planen?

Staden har inget att anmärka. Enligt de förhandlingar som förts mellan staten och staden tar staden över ansvaret för drift och underhåll av gång- och cykelleden J9.

- Är staden beredd att utan ersättning överlåta det markområde som staden äger för byggande av landsväg för vägändamål?

Staden överlåter inte markområdet utan ersättning, utan kräver en gängse ersättning för det. Staden är beredd att överväga ett markbyte i samband med landsvägsförrättningen. Eventuella ersättningar ska fastställas vid landsvägsförrättningen.

- Skaffar och överlåter staden ett markområde för sådant byggande av gator enligt detaljplanen som orsakas av byggandet av landsvägen?

Ljusuddavägens område ligger inte inom detaljplaneområdet, enligt den uppgift staden har kommer man inte att bygga andra gator.

- Förbinder sig staden till att Trafikledsverket fungerar som byggherre enligt entreprenadavtalet för projektet även i fråga om nödvändiga gatuarangemang som vägprojektet medför?

Ja, det gör den.

- Samtycker staden till att ansvara för väghållningen av Fiskeriskolvägens och Ljusuddavägens enskilda vägar?

Staden ansvarar inte för enskilda vägar eller för väghållningen av dem.

- Samtycker staden till att ansvara för drifts- och underhållskostnaderna för den vägbelysning som på statens försorg byggs på detaljplaneområdet, med undantag av motorvägar samt riks- och stamvägar?

När det gäller Hessundsbron har vi vid förhandlingarna diskuterat överföringen av ägandet och driften av gång- och cykelleden (J9) öster om lv 180 på avsnittet mellan underfarten och Kalkvägens cirkulationsplats till staden samt drift- och underhållskostnaderna för pumpstationen vid underfarten vid Paramet (till staden). Belysningen har inte ingått i förhandlingarna, men den belysning som behövs och för vars drift och underhåll staden skulle ha budgetansvar för är synnerligen begränsad och omfattar endast belysningen i underfarten och på en sträcka på cirka 50 meter (2–3 armaturer), och är därför godtagbart.

- Samtycker staden till att ansvara för underhållet av/driftskostnaderna för belysningen, bullerhindren eller delar av dem, landsvägens bakre slänt, planteringarna, miljöbyggande av högre kvalitet än genomsnittet, de undre konstruktionerna för en underfartsbro under en landsväg, den fasta pumpstationen för dräneringsåtgärder för förbindelsen under landsvägen och dess konstruktioner efter att byggnads- eller förbättringsarbetet på landsväg 180 har slutförts och upplåtits för allmän trafik?

I planerna föreslås inte miljöbyggande av högre kvalitet än normalt. Bullerväggarna blir av högre kvalitet än normalt (delvis av glas) och de ska underhållas av staten. Staden ansvarar för kostnaderna för drift och underhåll av pumpstationen och dess konstruktioner vid underfarten under landsvägen samt för den tidigare nämnda belysningen efter att lv 180 har upplåtits för allmän trafik.

NTM-centralen har 16.8.2021 kompletterat sin begäran om utlåtande.

- NTM-centralen begär att staden noterar antalet anmärkningar som inkommit och i sitt utlåtande ger ett grundat genmäle till de erhållna anmärkningarna.

Staden konstaterar följande: Det inkom 4 st. anmärkningar. Staden konstaterar att de olägenheter som nämns i de flesta anmärkningarna närmast uppstår under arbetet. Staden ber att man strävar efter att förebygga och begränsa olägenheter och störningar under arbetet så att fastighetsägarna inte orsakas oskäligen olägenhet. Till den del som en av anmärkningarna gällde själva anslutningsarrangemangen konstaterar staden att man enligt stadens uppfattning i vägplanen har följt Trafikledsverkets gällande planeringsdirektiv och föreskrifter. Till exempel ställer längdlutningarna, siktlängderna, vägens och rampernas geometri m.m. begränsningar på planeringen. Staden föreslår att staten betalar ersättning för den olägenhet som orsakas fastighetsägarna.

Enligt stadens uppfattning hindrar anmärkningarna inte att vägplanen godkänns.

Avslutningsvis

Lv 180 är den enda fasta vägförbindelsen mellan Pargas och fastlandet. Rävundsbron och Hessundsbron är därmed samhälleligt betydelsefulla och eventuella avbrott i deras användbarhet skulle ha betydande negativa konsekvenser på lokal, regional och nationell nivå. Därför är det särskilt viktigt att bereda sig på en situation där broarna eller en av dem är ur bruk. Pargas stad är

nöjd med att NTM-centralen upprätthåller och uppdaterar beredskapsplanerna. Skärgårdsvägen är en viktig förbindelseled till skärgården också med tanke på Forsvarsmaktens verksamhetsförutsättningar och förbindelsens användbarhet får inte äventyras.

Kompletterande material Begäran om utlåtande gällande vägplanen
[Vägplansmaterialet](#)
Begäran om utlåtande gällande anmärkningarna
De inkomna anmärkningarna, 4 st.

Förslag Stadsstyrelsen avger ovanstående som sitt utlåtande om vägplanen Lv 180 Vägplan för Hessunds nya bro, Pargas, och som sitt svar på kompletteringen av begäran om utlåtande gällande anmärkningarna.

Staden förordar att vägplanen godkänns.

Beslut Förslaget godkändes.

Delgivning NTM-centralen, Matti Kiljunen, planläggningschef H.S.-L., teknisk chef J.N., näringslivschef T.E., samhällsingenjör M.J.
