

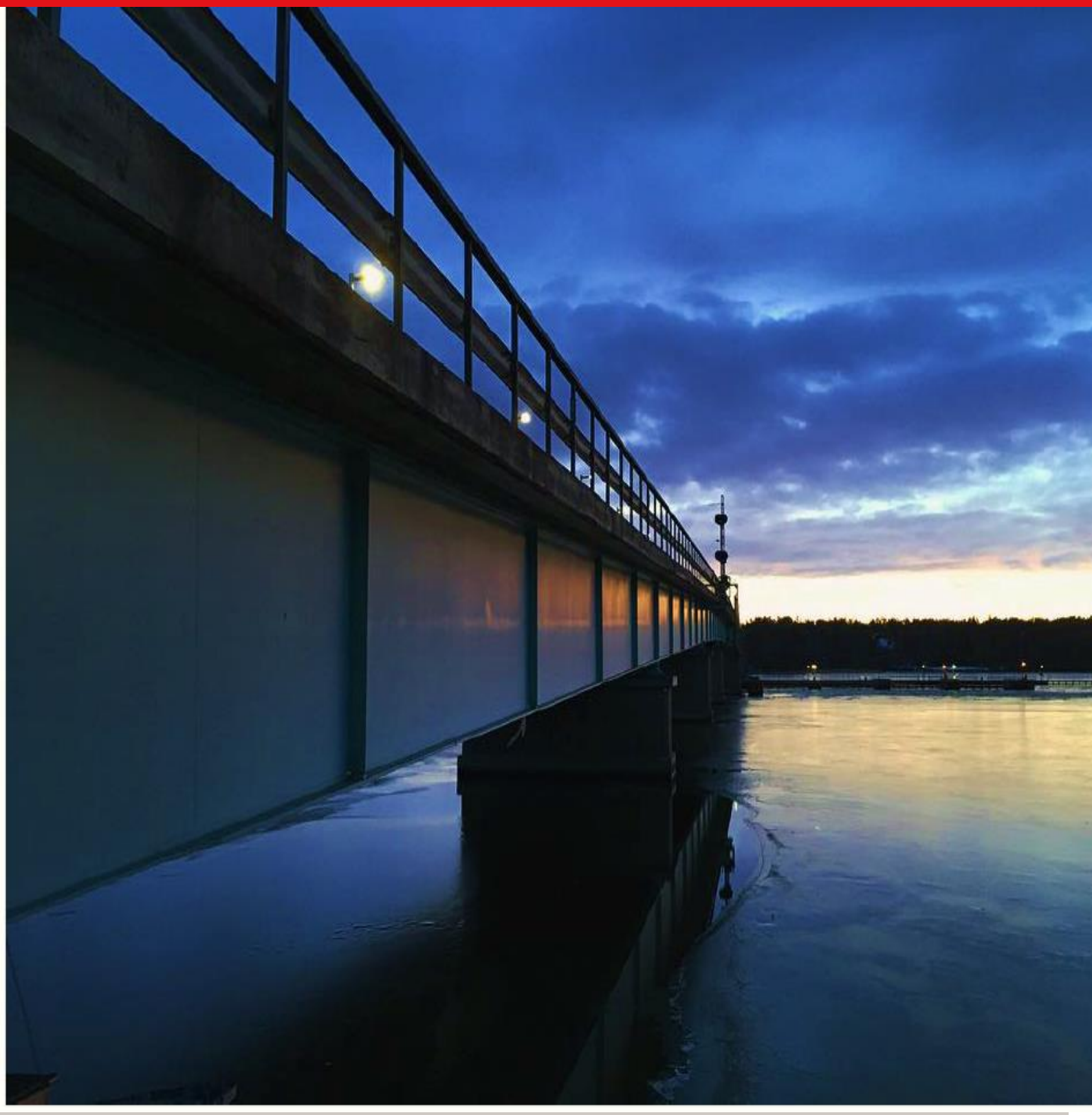
SAMRÅD

Hjulstabron

Enköpings kommun, Uppsala län

Järnvägsplan, 2019-05-22

Projektnummer: TRV 2016/37958



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samråd Hjulstabron

Författare: Liselotte Franzén, Infrapro.

Dokumentdatum: 2019-05-22

Objektsnummer: 200100

Projektnummer: TRV 2016/37958

Version: 0.1

Kontaktperson: Jan Nyman, Trafikverket

Innehåll

1. SAMRÅD	4
2. BAKGRUND	5
3. FÖRUTSÄTTNINGAR	7

1. Samråd

Trafikverket planerar för ny bro över Hjulstafjärden. I samband med framtagande av vägplan för den nya bron hålls samråd med länsstyrelse, kommuner, berörda markägare och andra berörda som t ex olika intresseorganisationer.

Samråd har hållits med Länsstyrelsen Uppsala län, Region Uppsala län, Enköpings kommun, Strängnäs kommun, Köpings kommun, Sjöfartsverket, direkt berörda markägare samt med allmänheten. Med allmänheten har två öppna möten hållits;

- Informationsmöte, 2017-04-07, vid vilket Trafikverket redogjorde för de alternativ som studerats.
- Samråd på orten, 2018-09-27, vid vilket planförslaget presenterades och tillfälle gavs till frågor.

Något riktat samråd mot yrkesfiskarna i området har hittills inte hållits varför vi nu bereder er, såsom särskild intresseorganisation, möjlighet att yttra er över planförslaget.

I detta underlag för samråd presenteras projektet kortfattat med fokus på vattenmiljön. För ett mer komplett underlag för projektet hänvisar vi till Trafikverkets hemsida enligt länk nedan.

Ert yttrande bör vara Trafikverket tillhanda **senast 7 juni 2019** och skickas in till jan.nyman@trafikverket.se

Frågor kring projektet kan ställas till Jan Nyman under samrådstiden.

De samråd som genomförs dokumenteras i protokoll, tjänsteanteckningar och minnesanteckningar. Den samlade samrådsprocessen dokumenteras i en samrådsredogörelse.

På Trafikverkets hemsida publiceras aktuella handlingar och dokument löpande under projektets gång. (<https://www.trafikverket.se/nara-dig/Uppsala/vi-bygger-och-forbattrar/vag-55-hjulstabron/>)

Fortsatta samråd kommer att hållas, bland annat i samband med ansökan om vattenverksamhet då både rivning av befintlig bro som anläggande av ny bro, utbyggnad av ö, utrivning av befintlig vägbank med mera innebär att tillstånd utifrån 11 kapitlet miljöbalken krävs.

2. Bakgrund

Hjulstabron och väg 55 korsar Mälärleden vid Hjulstafjärden och är en viktig passage över Mälaren. Väg 55 går mellan Uppsala och Norrköping och kan vara en alternativ väg till E4/E20 genom Stockholm.

I Figur 1 redovisas en orienteringskarta över projektets lokalisering.



Datum: 2018-09-17
Skala (A4): 1:20 000
0 0,15 0,3 0,45 0,6 0,75 km

- Befintlig bro
- Befintlig väg
- Utredningsområde

Figur 1. Orienteringskarta över Hjulstabron som ligger i Uppsala län i Enköpings kommun. Vägen går mellan Uppsala i norr och Norrköping i söder.

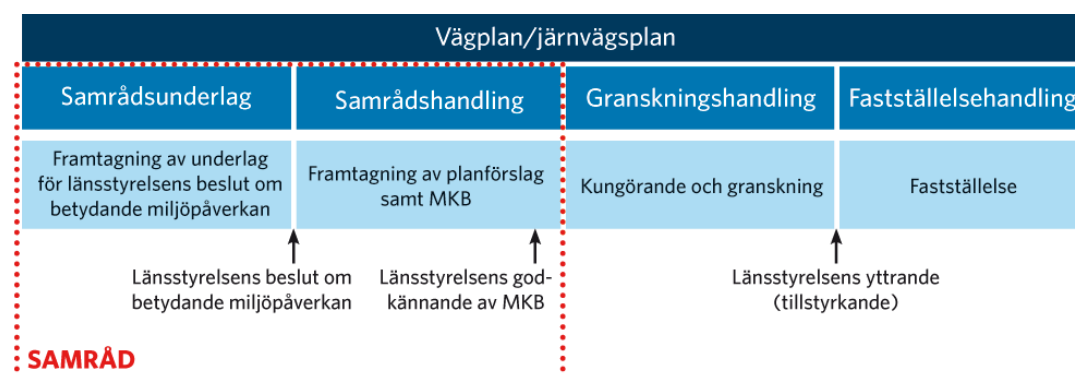
Planer har sedan tidigare funnits på en renovering av Hjulstabron och aktualiseras nu för att kunna göra det möjligt för större fartyg att trafikera Mälärleden. För att större fartyg som Mälärprojektet planerat för ska kunna passera Hjulstabron måste den öppningsbara delen breddas samt påseglingsskydd och ledverk byggas om.

Under hösten 2016 påbörjade Sjöfartsverket arbetet med att genomföra Mälarpjektet. Det tillstånd som finns för Mälarpjektet innebär fördjupning och breddning av de allmänna farlederna till Västerås och Köping samt uppgradering av Södertälje sluss och kanal. För att tillståndet ska införlivas krävs det att Hjulstabrons öppningsbara del breddas samt påseglingsskydd och ledverk byggs om.

2.1. Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan, se Figur 2. Planering av en ny väg och ombyggnad av befintligt vägsystem regleras av Väglag (SFS 1971:948). Miljöbalken (SFS 1998:808) ska tillämpas vid planläggning av väg och vid prövning av ärenden om byggande av väg. Hänsyn ska tas till både enskilda intressen och allmänna intressen såsom miljöskydd, naturvård och kulturmiljö. Bestämmelserna i miljöbalken syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker. Planläggningsprocessens fyra olika skeden (samrådsunderlag, samrådshandling, granskningshandling och fastställelsehandling) presenteras schematiskt i Figur 2.



Figur 2 Planläggningsprocessen (Trafikverket, 2016)

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett samrådsunderlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till vägplanen. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram.

Vägplanen hålls tillgänglig för granskning så att berörda kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

3. Förutsättningar

3.1. Befintlig väganläggning och farled

Hjulstabron byggdes år 1953 och är i behov av upprustning, framförallt vad gäller de rörliga delarna för att höja dess standard, trafiksäkerhet och framkomlighet.

Hjulstabron är idag hårt belastad av fordonstrafik och tung trafik vilket gör att den kräver stort underhåll i sitt nuvarande tillstånd.

Den befintliga bron är en svängbro med en segelfrihöjd på ca 6 meter. Befintlig bro är i dåligt skick och förstärkningar behövs. I Figur 3 ses den befintliga bron.

Hjulstabron ligger i den allmänna farleden till Västerås och Köping. Farleden som går under bron är ett riksintresse enligt 3 kap. 8§ MB.



Figur 3 Befintlig bro fotograferad från sydväst.

Väg 55 är ett riksintresse för vägtrafik enligt 3 kap 8 § MB. Vägen ingår i det regionala vägnätet och förbinder Norrköping med Uppsala. Vägen är alternativ väg till väg 53 över Kvicksund i väster och till Essingeleden (E4/E20 genom Stockholm) i öster.

Målstandarderna på väg 55 mellan Strängnäs och Enköping är mötesfri landsväg. Cykel- och gångbana saknas längs den aktuella sträckan.

3.2. Vattenmiljö

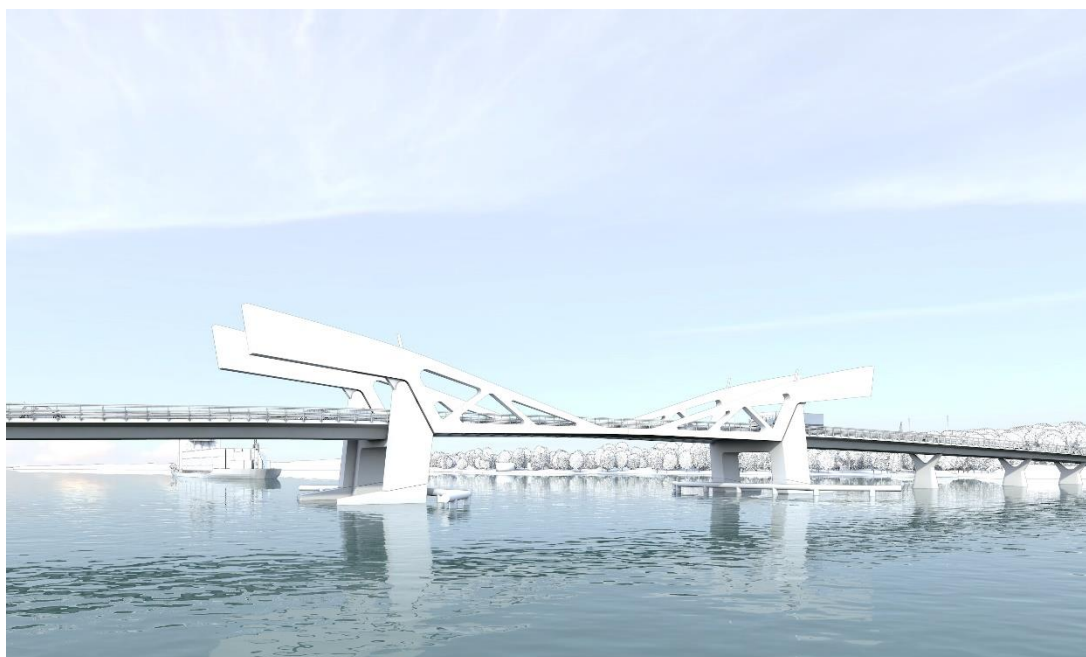
Inför prövningen av Mälarpjektet genomfördes omfattande undersökningar av vattenmiljöer utmed hela den planerade farleden (Medins biologi, 2012; SMHI 2013; Allmyr och Stenbeck 2014; WSP 2015). Undersökningarna genomfördes mellan 2012 – 2015 och bedöms fortfarande vara aktuella och relevanta även för en översiktlig bedömning av effekter och konsekvenser av utifrån en ny Hjulstabron. Resultat som beaktats rör bottenfauna, föroreningar i fisk, sedimentundersökningar samt SMHI´s hydromodellering av spridningsmodeller för Mälaren. Vad gäller konsekvenser för yrkesfisket och fritidsfisket samt för fiskbestånden har rapport från 2014 legat till grund för den miljökonsekvensbeskrivning som tagits fram för projektet (Lundkvist och

Holmbom, 2014). Även information från VattenInformationssystem Sverige (VISS) ligger till grund för bedömningar och åtgärder i miljökonsekvensbeskrivningen. Naturvärdesinventering har genomförts vad gäller naturvärden i berörda land- och vattenmiljöer (Calluna, 2018).

3.3. Planförslaget

3.3.1. Generell utformning

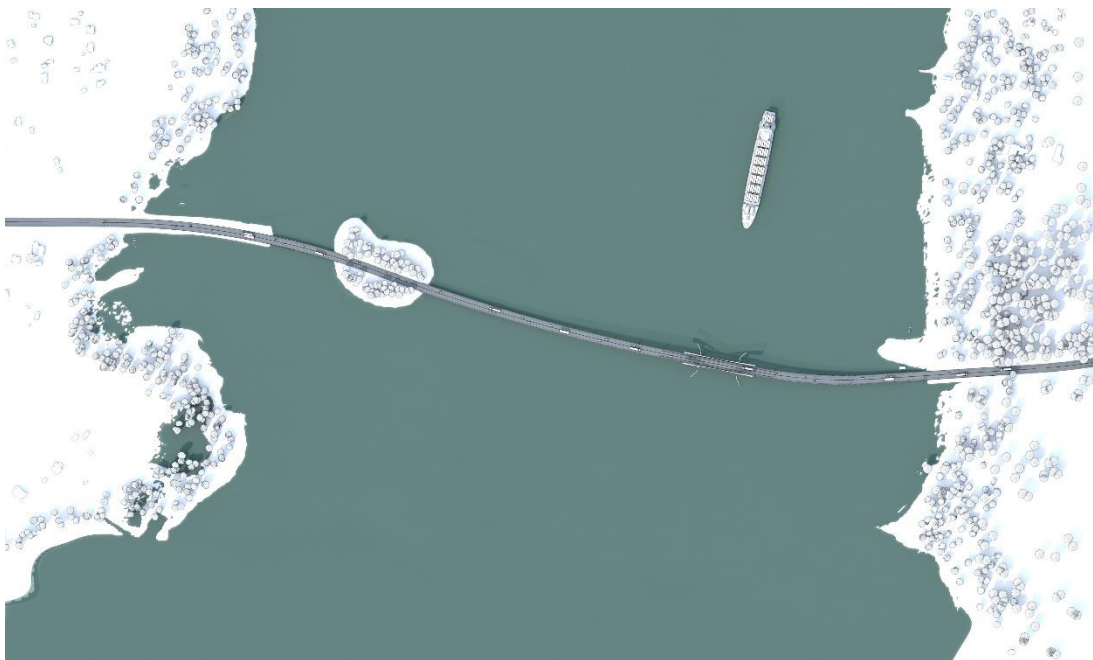
Planförslaget innebär en ny dubbelklaffbro, cirka 100 meter öster om befintlig bro. Den seglingsfria höjden är 7 meter och den seglingsfria bredden är 50 meter. Bron planeras vinkelrät mot farleden. I Figur 4 och Figur 5 illustreras planförslaget sett från vattnet. I Figur 6 illustreras planförslaget från ovanifrån.



Figur 4. Vy över planförslaget med stängd dubbelklaff sett från vattnet. Illustration: ZJA Zwarts & Jansma Architects.

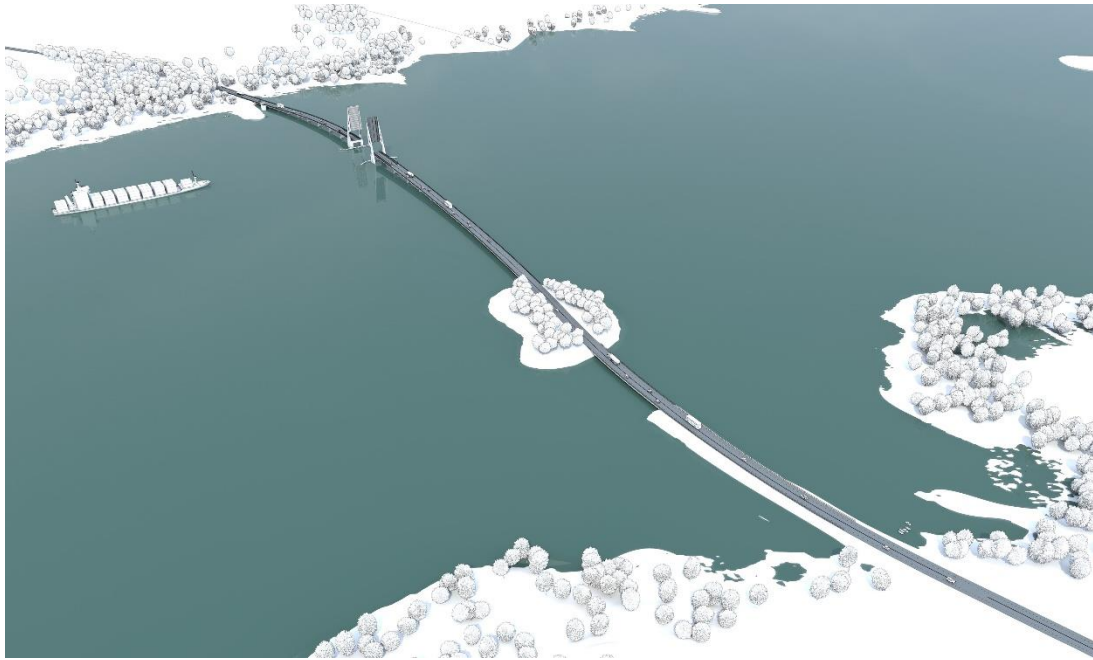


Figur 5. Vy över planförslaget med öppen dubbelklaff sett från norr mot söder, sett från västra strandkanten. Illustration: ZJA Zwarts & Jansma Architects.



Figur 6. Planförslaget sett ovanifrån. Illustration: ZJA Zwarts & Jansma Architects.

På södra sidan ansluter planförslaget till den befintliga korsningen mellan Löjvägen och väg 55. Geometrin för vägen följer den befintliga ända fram till startpunkten för en ny mindre vägbank, vilken följs av bro samt en ny vägbank på en konstgjord ö. Syftet med den konstgjorda ön är främst att möjliggöra ett lokalt omhändertagande av dagvatten. Den konstgjorda ön innebär även att masstransporter kan minimeras. Efter den konstgjorda ön följer bron med öppningsbar dubbelklaff. I Figur 7 illustreras planförslaget från ovan, sett från söder mot norr.



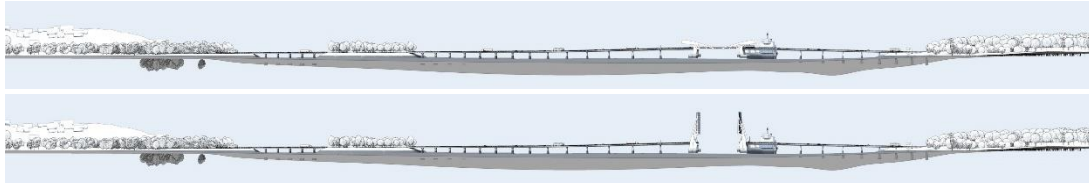
Figur 7. Vy från ovan, sett från söder mot norr. Dubbelklaffen är öppen. Illustration: ZJA Zwarts & Jansma Architects.

På norra sidan ansluter bron så att passage möjliggörs under bron för landlevande mindre däggdjur.

I Figur 8 illustreras planförslaget från ovan, sett från söder mot norr. I Figur 9 ses planförslaget i profil.



Figur 8. Vy från ovan, sett från norr mot söder. Illustration: ZJA Zwarts & Jansma Architects.



Figur 9. Planförslaget i profil, med stängd respektive öppen dubbelklaff. Illustration: ZJA Zwartz & Jansma Architects.

Efter anläggande av den nya bron kommer den befintliga bron med tillhörande kontrollhus att avvecklas och rivs. Den befintliga vägbanken på södra sidan kommer schaktats bort och massorna används till den konstgjorda ön. Vägbanken schaktas bort i sin helhet för att möjliggöra ökad vattengenomströmning. På norra sidan kommer delar av den mindre vägbanken schaktas bort, detta för att återställa området. Dock kommer en del av banken bevaras som skydd för fritidsbåtar i hamnen. På norra sidan föreslås ett nytt kontrollhus anläggas väster om och i direkt anslutning till den nya bron. Bilparkeringen föreslås flyttas ut från Natura 2000-området och anläggas i anslutning till hamnen och bron nya kontrollhus.

3.3.2. Vattenmiljö

En generell bedömning av påverkan på fisk och fiske baseras på den studie som genomfördes av Calluna i samband med planeringen av Mälarpjektet (Lundkvist 2014). Påverkan på yrkes- och fritidsfisket samt fiskbestånd bedöms enligt studien framförallt uppstå under anläggningsskedet i samband med muddrings- och eventuella sprängningsarbeten samt vid dumpning av icke förorenade muddermassor. Genom anpassning av åtgärderna kan effekterna minimeras.

För att säkerställa att värdefulla lek- och fångstområden inte påverkas negativt vid deponering av massor på grundet vid ön Kämpen behöver samråd ske med yrkesfisket, varför vi nu inbjuder er till att inkomma med eventuella synpunkter som kan komma att påverka såväl utformning som anläggandet av ön. En genomtänkt utformning av ön med anslutande grund och bottensubstrat där nya lekbottnar tillskapas bedöms kunna ge positiva effekter.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge Besöksadress: Röda vägen 1, Borlänge
Telefon: 0771-921 921 Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se