



Lv 12029 Lillholmens bro, Pargas

Planeringsobjekt 01/2019

Den befintliga klaffbron till Lillholmen, som är från 1982, har nått slutet av sin livslängd och det går inte längre att grundreparera den. Enligt expertbedömningen är dess livslängd knappt 10 år medan livslängden för brons öppningsmekanik sannolikt är ännu kortare.

NULÄGE

Den klaffbro till Lillholmen som färdigställdes 1982 ligger vid landsväg 12029 alldeles intill Pargas centrum. Trafikmängden på vägen är cirka 1 000 fordon per dygn. Vägtrafiken utgörs i huvudsak av lokal trafik som söker sig till tjänsterna i Pargas centrum.

Under Lillholmens klaffbro går en 2,1 m båtled som är livligt trafikerad särskilt sommartid. När klaffen är stängd är den fria höjden bara 1,7 m. Klaffbron öppnas ca 3 300 gånger under seglingssäsongen och med hänsyn till hur många gånger den öppnas är klaffbron den livligaste i Finland.

Klaffbron till Lillholmen är i slutet av sin livslängd och det går inte längre att grundreparera den. Enligt expertbedömningen är dess livslängd knappt 10 år medan livslängden för brons öppningsautomatik sannolikt är ännu kortare. För bron har fastställts en boggiviktsbegränsning på 18/24 t (2/3-axlar) och bron saknar tidsenlig säkerhetsutrustning, bl.a. fjärrstyrning och -övervakning.

PROJEKTET OCH DESS MÅL

Projektets mål är att förnya bron och förse den med modern säkerhetsutrustning.

Som alternativ som ska färdigställas i vägplanen valdes alternativet med en öppningsbar bro som har en fri höjd på 6 meter.

Bron består av tre separata brokonstruktioner. De fasta broavsnitten är förspända kontinuerliga balkbroar av betong och den öppningsbara bron är en klaffbro som fungerar med hydraulik.

Bron byggs ungefär på samma plats som den nuvarande. Vägsträckningen på norra sidan av Lillholmen rätas ut något. Vägsträckningen blir rak vid den planerade bron. Under byggnadstiden dirigeras vägtrafiken till en omväg (Lv 12027).



En strömningsöppning byggs på havsbanken söder om den nuvarande bron.

TIDTABELL

- Utredningsplanen blev klar hösten 2017 och godkändes 17.12.2018.
- Vägplanen blev klar sommaren 2019.
- Ansökningsprocessen för vattentillstånd påbörjas 2019.
- Man är redo att genomföra projektet uppskattningsvis 2021.

(H=45 M)

Kostnaderna uppskattas till ca 7,49 M€ (Bygg.kostn.ind. 105,3 (2015 = 100)).

KONSEKVENSER

- + Minskar störningarna för väg- och sjötrafiken samt väg- och sjötrafikens säkerhet. Fjärrstyrningen av bron gör att räddningsfordon både inom vägtrafiken och sjötrafiken kan beaktas bättre när det gäller att öppna bron.
- + Elimineras hindret för sjötrafiken helt för fordon som är lägre än 6 meter.
- + Strömförhållandena och vattenutbytet förbättras i Kyrkfjärden tack vare den nya öppningsbara bron och ett strömningsrör i den södra vägbanken.
- + Konsekvenserna för landskapet och kulturmiljön är ringa. Den nya bron blir ett synligt element som passar in i landskapet. Även konsekvenserna för naturmiljön är ringa.
- + Minskar underhållskostnaderna för bron.
- Konsekvenserna under byggtiden för människors levnadsförhållanden och rörlighet är betydande. Särskilt levnadsförhållandena och rörligheten för invånarna på Stortervolandet försvåras betydligt på grund av den långa omvägen som orsakas av trafikarrangemangen under byggtiden.
- Genomförandet av den nya bron förutsätter att en byggnad inlöses.
- Trafikbullret kan öka något, men riktvärdena överskrids inte invid bosättningen.
- Olägenheter för vattnen under byggandet.