

RAPPORT

# Bristanalys Hjulstabron, passage för större fartyg till Mälarderhamnarna

Underlag till revidering av nationell plan år 2022-33/37



Dokumenttitel: Bristanalys Hjulstabron, passage för större fartyg till  
Mälarhamnarna

Bristanalysrapport

Skapat av: Christian Mineur

Dokumentdatum: 2021-03-31

Dokumenttyp: Rapport

Ärendenummer: TRV 2021/35815

Publiceringsdatum: 20210331

Utgivare: Trafikverket Region Öst

Kontaktperson: Christian Mineur

Uppdragsansvarig: Lina Bertilsson

Distributör: Trafikverket, 781 89 BORLÄNGE, telefon: 0771-921 921

**Trafikverket**

Postadress: Adress, Post nr Ort

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Bristanalys Hjulstabron, passage för större fartyg till Mälarhamnarna

Författare: Christian Mineur

Dokumentdatum: 20210331

Ärendenummer: TRV 2021:35815

Version: 1.01

Kontaktperson: Christian Mineur

Publikationsnummer: 2021:066

ISBN 978-91-7725-826-1

# Innehåll

<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>6</b>
<b>1. INLEDNING.....</b>	<b>7</b>
1.1. Bakgrund .....	7
1.2. Uppdraget.....	8
1.3. Arbetsprocess och organisation .....	8
<b>2. UPPLÄGG AV BRISTANALYSEN .....</b>	<b>8</b>
2.1. Utgångspunkter och kunskap.....	8
2.2. Tidigare arbeten .....	8
2.3. Avgränsningar.....	8
2.4. Metod för bristanalysen .....	8
<b>3. NATIONELL PLAN 2018-2029 .....</b>	<b>9</b>
<b>4. MÅL FÖR HJULSTABRON.....</b>	<b>9</b>
<b>5. SCENARIER (TRANSPORTEFTERFRÅGAN) FÖR STRÅKET .....</b>	<b>9</b>
5.1. Nuläge .....	9
5.2. Framtida trafikeringsscenario för sjöfart på Mälaren.....	9
<b>6. PROBLEMBESKRIVNING - UTPEKADE BRISTER RELATERAT TILL EFTERFRÅGAN.....</b>	<b>10</b>
6.1. Kartläggning av svensk kustsjöfart genom AIS-data (SSPA 2018) .....	10
6.1.1. Automatic Identification System - AIS.....	10
6.2. Kapacitet .....	12
6.2.1. Befintliga förhållanden – Nuläge.....	12
6.2.2. Framtida utveckling.....	12
6.2.3. Brister efter nationell plan 2018-2029 .....	13
<b>7. URVAL AV ÅTGÄRDER.....</b>	<b>13</b>
7.1. Steg 1-2 åtgärder .....	13
7.2. Steg 2-4 åtgärder .....	13
<b>8. ANALYS AV STUDERADE ÅTGÄRDER.....</b>	<b>13</b>
8.1. Nyinvestering, ny bro i nytt läge .....	13
<b>9. MÅLUPPFYLLELSE MED IDENTIFIERADE ÅTGÄRDER.....</b>	<b>13</b>
9.1. Den prioriterade åtgärden, nuläge och måluppfyllelse på längre sikt .....	13
9.1.1. Effekter av föreslagen åtgärd .....	13
9.1.2. Nuläge och relevans för utveckling av övriga farledsdelar.....	15
9.1.3. Säkerhetsbrister och hantering i innevarande plan t o m år 2029.....	15

9.2. Övriga åtgärder för möjlig utveckling av trafikering .....	15
<b>10. REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER .....</b>	<b>15</b>
10.1. Prioriterat åtgärdsförslag för prövning i kommande planrevidering för period 2022-2033/37 .....	15
10.2. Slutsatser och behov av fortsatt arbete .....	15
Referensrapport Mellanmax på Mälaren – Möjligheter och begränsningar, Sjöfartsverket Dnr 18-02401.....	16
Länk SEB – Underlag Samlad effektbedömning.....	16

## Sammanfattning

Nuvarande Hjulstabron är en öppningsbar bro och kommer att utgöra en begränsning i utveckling av handelssjöfart i Mälaren när övriga farledsåtgärder är genomförda. Genom en ombyggnad av Södertälje sluss och kanal, en utveckling av Mälarhusarna och den farledsfördjupning som nu pågår, kommer transporter för gods till och från hamnarna i Mälaren först att kunna nå tänkt fartygsstorlek och ökat tonnage efter ett utbyte av aktuell bro för Riksväg 55 i Hjulsta. Större fartyg i enlighet med de nya max måtten för fartyg i Mälaren kan användas samtidigt som sjöfartens användbarhet och säkerhet ökar. Den nuvarande öppningsbara bron bedöms även ha stora behov av att rekonstrueras närmaste 10 åren på grund av åldersskäl.

Mer godstransporter till sjöss kan minska belastningen på det ansträngda väg- och järnvägssystemet runt Mälaren och i Stockholmsområdet. Detta samtidigt till nytta ur ett klimatperspektiv. Hela Mälarpjektet inklusive kvarstående begränsande del som Hjulstabron utgör anpassas för att bidra till mer hållbara transporter och hantera behovet av att utveckla våra vattenvägar i Mälaren kopplat till När- och kustsjöfarten i Östersjön.

I en underlagsrapport som belyser behov av ett Mälarmax kan konstateras följande: Inom ramen för samarbetet Gothia Tanker Alliance har Furetank tillsammans med två andra tankrederier, Älvtank och Thun Tankers, har sex nya fartyg beställts, varav Furetank ska äga tre. Dessa fartygs mått är anpassade för de maxdimensioner som sagts gälla för framtida trafik på Mälaren. En ökad bredd för att minska djupgåendet är en viktig del. Både längd och bredd överstiger den som i denna rapport benämns Mellanmax. Furetank ser därför mycket allvarligt på de begränsningar som Hjulstabron sätter om den inte anpassas till övrig farled.

Ett förberedande arbete för ett kommande utbyte av Hjulstabron har genomförts av Trafikverket i avvaktan på beslut om framtagande av Vägplan för aktuell del av Rv 55. Förberedelsearbetet inför vägplanen har genomförts i samverkan med bl a Länsstyrelse, Sjöfartsverk, sakägare och allmänhet i övrigt. En kostnads kalkyl och en Samlad Effektbedömning har tagits fram och som uppdateras i enlighet med gällande kvalitetskrav för objekt aktuella för Nationell planrevidering i Trafikverket. Objektet har därmed en god planeringsmognad och är nu aktuell inför en planrevidering år 2022-33/37. Nettonuvärdeskvoten är svagt positiv i huvudanalys och bedöms därav som en osäker lönsamhet, anledning är bedömningen om när i tid och hur stor del av underhållskostnader som då kan bedömas vara inbesparade vid byggande av en ny bro. Hjulstabron har ett behov av större reinvesteringsåtgärder de närmaste 10-20 åren.

En ny Hjulstabro ger också en ökad segelfrihöjd anpassad för att inte behöva öppnas för en kommande utveckling av handelssjöfart och tänkt prämtrafik på Mälaren. Det innebär 7 m segelfri höjd mot dagen knappa 6 m vilket innebär en ökad kompatibilitet med europeisk prämklassning för pramar på en höjd av max 6,8 m.

# 1. Inledning

## 1.1. Bakgrund

En uppdaterad Avsiktsförklaring för samarbete ”Mälarmax i hamn 2023” tecknades mellan parter, Region Västmanland, Västerås stad och Köpings kommun, Sjöfartsverket och Trafikverket Region Öst 2017. Syftet är att nå ökad kapacitet och säkerhet för sjöfarten i Mälaren. Ett så kallat nytt ”Mälarmax”.

Regeringen har genom nuvarande nationell infrastrukturplan gett Trafikverket i uppdrag att fortsatt beskriva läget gällande behovet av åtgärder utifrån identifierade brister i den felande länk Hjulstabron utgör för nyttjandet av ett sk Mälarmax.

Resultatet utgör en del av underlaget vid kommande revideringar av nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2033/37

I enlighet med den insikt och avsiktsförklaring som tecknats har ett arbete med att förbereda underlag för genomförandeprocess i enlighet med de gällande krav som finns i Vägplanarbetet påbörjats. Ett förslag på utbyte av befintlig bro i nytt läge ligger till grund för en eventuell vägplan som skall tas fram om finansieringsfrågan kan lösas i kommande planrevidering. Arbetet har nu stoppats i avvaktan på beslut om fortsatt finansiering för ett utbyte av befintlig bro. Arbetet har skett utifrån de beslut om utveckling av dels Södertälje sluss och kanal, farledsfördjupningar för ökad säkerhet och ökat tonnage samt Mälarhusnars åtaganden om utvecklad infrastruktur för större fartyg som pågår i övrigt och i enlighet med avsiktsförklaringen mellan parterna.

I det förberedande arbete som genomförts av vilka begränsningar en Hjulstabro kan utgöra för framtida behov inom sjöfarten gjordes följande slutsatser i studie gällande ett fortsatt så kallat Mellanmax som bygger på mindre justering av befintlig bro och dess skydd (Hämtat från bilaga 1 till denna rapport):

- Det finns omvärldsfaktorer som pekar mot generellt ökande godsvolymer till sjöss och fartygen tenderar samtidigt till att bli allt större.
- Betydelsen och värdet av att kunna marknadsföra Mälaren för trafik med upp till 160 meter långa fartyg är även det svårbedömt. Det är därmed också svårt att säga hur det påverkar möjligheterna för Mälarhusnar att nå nya marknader. Begränsningen i Hjulstabron kommer dock sannolikt att försena en sådan process.
- Inom vare sig torrbulk- eller containersegmentet finns något uttalat behov av att kunna ta in större fartyg på Mälaren i närtid, åtminstone inte utifrån vad som är känt idag. För dessa aktörer förmodas den tillfälliga begränsningen i Hjulstabron inte medföra några betydande negativa effekter.
- Inom tanksegmentet finns däremot ett tydligt behov att kunna trafikera på Mälaren med större fartyg än de som nu simulerats för Hjulstabron, såväl på varuägarsidan som på redarsidan. Den tillfälliga begränsningen riskerar för dessa aktörer att leda till kännbara konsekvenser. Fördjupade studier bör därför genomföras, i syfte att utreda alternativa lösningar.

## 1.2. Uppdraget

Enligt fastställelsebeslut av Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 ska Trafikverket fortsätta att utreda den utpekade bristanalysen Hjulstabron.

## 1.3. Arbetsprocess och organisation

Rapporten har sammanställts av Trafikverket Region Öst med hjälp av de underlag som finns framme i förberedande arbete för utbyte av Hjulstabron och utvecklad sjöfart på Mälaren i enlighet med 2.2 i denna rapport.

# 2. Upplägg av bristanalysen

## 2.1. Utgångspunkter och kunskap

Mycket av tidigare genomförda kapacitets- och bristanalysen har kompletterats med dagens insikter i aktuellt läge. Tecknad Avsiktsförklaring, utredningar om utvecklad sjöfart på Mälaren, Åtgärdsvalsstudie och förberedande arbete med vägplanen har varit utgångspunkter i rapporten.

## 2.2. Tidigare arbeten

Beslutade objekt i nuvarande nationell plan för infrastruktur, Södertälje sluss och kanal samt Mälarfarter.

Avsiktsförklaring samarbete för Mälarmax i hamn 2023 TRV 2015/97646.

Åtgärdsvalsstudie Hjulstabron 2015.

Mellanmax på Mälaren Sjöfv Dnr 18-02401.

Slutrapport inför kommande vägplan 2020-12-07 TRV 2016/35064.

## 2.3. Avgränsningar

Bristanalysen hanterar Hjulstabron i ett sammanhang för utvecklad farled i Mälaren. Analysen hanterar i första hand ett utbyte utifrån behov och krav från ett sjöfartsperspektiv och i andra hand ett behov utifrån åldersskäl och visst eftersläp i underhållsåtgärder.

## 2.4. Metod för bristanalysen

Gapanalys med tidigare genomförda utredningar och kända underlag med uppsatta mål om farledsutveckling i Mälaren utifrån befintligt läge och framtida identifierade behov i samråd med intressenter som rederier och hamnägare i området.



### 3. Nationell plan 2018-2029

Den nu gällande nationella planen för infrastruktur pekar ut 16 st bristanalyser inför nästkommande revideringar av den nationella planen. Bristanalysen gällande Hjulstabron är en av dessa.

### 4. Mål för Hjulstabron

Målet med Hjulstabron är att den anpassas till de krav som kommer att ställas på övriga farledskomponenter för ökad kapacitet och säkerhet för ett nytt sk Mälarmax. Pågående arbeten i övrigt är Södertälje sluss och kanal, farledsfördjupningar mellan Södertälje och Mälarhamnar samt åtgärder i Mälarhamnar som lägger nivån för vilken fartygsstorlek som en säker och effektiv passage i Hjulsta kräver.

Mål har satts upp även gällande vägtrafiken på ny bro. En brolösning ska vara effektiv utifrån egenskapen som öppningsbar och inte störa vägtrafiken utifrån den funktion den har som arbetspendlingsväg för i första hand biltrafik. Samt att gång- och cykelmöjligheter skall hanteras i det förslag till lösning som skall fastställas. Hänsyn tas i den omfattning omgivande landskap och Natura 2000 områden kräver.

### 5. Scenarier (transportefterfrågan) för stråket

#### 5.1. Nuläge

Dagens max storlek på fartyg med 124m längd, 18 m bredd och 6,5 m djupgående sätter gränser för max displacement och betraktas som ineffektivt om övriga farleden kan tillåta hantering av ökade mått och vikter på fartyg, ett sk mellanmax (fartygsstorlek på 144x21,7x7m) för Mälaren kommer att uppnås genom förstärkning och förbättrad utformning av nuvarande ledverk vid Hjulstabron. Detta blir aktuellt när hamnrekonstruktioner, farledsmuddringar och revidering av Södertälje sluss och kanal beräknas vara klara runt år 2022-23.

#### 5.2. Framtida trafikeringsscenario för sjöfart på Mälaren

I enlighet med uppställda mål för handelssjöfart i form av ett så kallat Mälarmax, d v s trafikering med fartyg på max 160 m längd, 25 m bredd och 7 m djupgående i Mälaren, finns behov av dessa större fartyg i första hand i form av tanktransporter med ökade tonnage. Marknaden för större containerfartyg, bulktransporter samt Ro-Ro kan också vara tänkbar med ökad efterfrågan och överflytt från vägtransporter till sjö.

Redan nu aviseras start 2021 av inlandspendlar för nyttjande av Norviks hamn och omlastning från sjö-sjö för transport av containers in i Mälaren. Ett rederi är beviljad så

kallad ECOBonus för främjande av överflytt från väg till sjötransporter och minskade CO<sub>2</sub> utsläpp.

## 6. Problembeskrivning - utpekade brister relaterat till efterfrågan

Furetank är ett tankrederi med säte på Donsö i Göteborgs södra skärgård. I Furetanks flotta finns fartyg för transport av oljeprodukter och kemikalier. Storleken på de fartyg som kan transportera oljeprodukter ligger mellan 13019 DWT och 37082 DWT, samtliga för stora för att trafikera Mälaren i dag.

Inom ramen för samarbetet Gothia Tanker Alliance har Furetank tillsammans med två andra tankrederier, Älvtank och Thun Tankers, beställt sex fartyg varav Furetank ska äga tre. Dessa fartygs mått är anpassade för de maxdimensioner som sagts gälla för framtida trafik på Mälaren. Man har satsat på ökad bredd för att minska djupgåendet. Både längd och bredd överstiger den som i denna rapport benämns mellanmax. Furetank ser därför mycket allvarligt på de begränsningar som Hjulstabron sätter.

Fartyget Fure Wests dimensioner uppfyller i princip mellanmax-måtten och skulle därmed kunna trafikera Mälaren om Hjulstabron blir den begränsande faktorn för trafik på Mälaren. Furetank är dock tveksamma till att trafik med Fure West skulle vara ekonomiskt lönsamt på grund av det begränsade djupgåendet. I jämförelse med de nybyggda fartyg som väntas blir lastbortfallet alltför stort.

Angående godsunderlag så bedömer Furetank att det finns underlag för en ökning av volymerna, alternativt att anlöp sker mer sällan än idag men med större volym per anlöp. Furetank ser också en potential i att kunna dellossa i en eller flera hamnar utanför Mälaren för att sedan anlöpa Västerås med maximalt djupgående.

### 6.1. Kartläggning av svensk kustsjöfart genom AIS-data (SSPA 2018)

Med finansiering från Trafikverket genomförde SSPA under 2017 en studie som, med hjälp av AIS5-data, syftar till att kartlägga hur kustsjöfarten ser ut idag. Som titeln antyder fokuserar studien på kustsjöfart, det vill säga trafik mellan svenska hamnar. Rapporten har en övergripande ansats, men också mer specifika hamnområden redovisas i tabellform. Trafik på inre vattenvägar, d.v.s. Göta älv, Väner och Mälaren, är inte inkluderat i studien men rapporten ger en överblick över hur trafiken till och från närliggande hamnar ser ut.

#### 6.1.1. Automatic Identification System - AIS

Tabellerna nedan visar hur många avgångar från kusthamnarna till andra svenska hamnar som gjordes under 2016 och hur många unika relationer (länkar) dessa omfattar. Det framgår bland annat att de för Mälaronrådet närliggande hamnarna Stockholm och Norrköping finns högt representerade i samtliga fartygssegment och Nynäshamn och Kalmar även i tanksegmentet. Förutsatt att det finns godsunderlag och att fartygsdimensionerna medger så skulle dessa fartygsrutter rent hypotetiskt kunna utökas till att omfatta även Mälarnhamnar.

Hamnområde	Antal avgångar till andra svenska hamnar	Antal länkar till andra svenska hamnar (avgångar till)	Antal anlöp från andra svenska hamnar	Antal länkar till andra svenska hamnar (anlöp från)
Göteborg	665	35	616	32
Brofjorden	420	19	355	20
Malmö	169	20	148	16
Stockholm	111	20	114	21
Norrköping	76	13	97	20
Helsingborg	76	8	90	9
Nynäshamn	77	11	82	15
Karlshamn	69	13	84	11
Halmstad	54	13	54	10
Kalmar	45	12	60	8
Trelleborg	59	3	45	2
Karlskrona	52	2	51	1

Tabell 2: Länkar mellan svenska hamnar för tankfartyg (SSPA 2018).

Hamnområde	Antal avgångar till andra svenska hamnar	Antal länkar till andra svenska hamnar (avgångar till)	Antal anlöp från andra svenska hamnar	Antal länkar till andra svenska hamnar (anlöp från)
Göteborg	117	5	155	4
Helsingborg	154	3	97	4
Stockholm	160	4	90	3
Norrköping	140	4	77	4
Gävle	49	3	128	4
Halmstad	54	4	52	3
Åhus	4	2	94	5
Södertälje	50	2	42	2
Sundsvall	28	1	21	1
Umeå	21	1	28	1
Malmö	7	2	2	2
Karlshamn	1	1	1	1
Piteå	1	1	0	0
Uddevalla	1	1	0	0
<b>Totalt</b>	<b>787</b>	<b>14</b>	<b>787</b>	<b>12</b>

Tabell 3: Länkar mellan svenska hamnar för containerfartyg (SSPA 2018).

Hamnområde	Antal avgångar till andra svenska hamnar	Antal länkar till andra svenska hamnar (avgångar till)	Antal anlöp från andra svenska hamnar	Antal länkar till andra svenska hamnar (anlöp från)
Klintehamn	89	14	83	19
Stockholm	85	28	75	19
Karlshamn	70	13	88	19
Mönsterås	88	4	69	12
Norrköping	72	25	77	27
Iggesund	78	14	59	17
Sundsvall	58	20	76	17
Kalmar	69	16	62	17
Gävle	64	22	55	22
Oxelösund	47	17	55	20

Tabell 4: Länkar mellan svenska hamnar för general cargo-fartyg (SSPA 2018).

## 6.2. Kapacitet

### 6.2.1. Befintliga förhållanden – Nuläge

I enlighet med tidigare angivna förhållande till övriga delar av farled och hamnområden begränsas kapaciteten av dagens maxmått utifrån nuvarande brobegränsningar i hantering av ökade fartygsstorlekar i enlighet med rederiers önskemål.

### 6.2.2. Framtida utveckling



Figur 1: Framtida scenarie för transporter på Sveriges största inre vattenvägsområde mellan Storstockholm inkl Södertälje/Nynäshamn

Nuvarande bro med 6 m segelfri höjd innebär också en begränsning kopplat till ev framtida behov av att trafikera med pråmar med en höjd av max 6,8 m i enlighet med europeisk klassificering gällande pråmtrafik i enlighet med en tänkbar utveckling av inre vattenvägar. En framtida utökning av fartygstrafik mellan svenska hamnar generellt och

koppling till större hamnar i Östersjön för nationell trafik ligger i linje med önskvärda scenariers för hållbara godstransporter och ett ökat nyttjande av våra vattenvägar.

### 6.2.3. Brister efter nationell plan 2018-2029

Kvarvarande kapacitetsbrister efter innevarande plan 2018-29 är gapet mellan Mälarmax, d v s displacement på ca 16 000 ton jämfört med det sk Mellanmax som uppnås med förbättrat ledverk vid nuvarande Hjulstabro.

## 7. Urval av åtgärder

### 7.1. Steg 1-2 åtgärder

Ökad säkerhet vid nuvarande bro genom förbättrade ledverk för att hantera sk mellanmaxfartyg men med särskilda väderrestriktioner. Klart år 2022-23.

### 7.2. Steg 2-4 åtgärder

Ny bro i nytt läge i enlighet med framtaget underlag för en kommande vägplan. En öppningsbar bro med två klaffar och en segelfri bredd på 25 m och en segelfri höjd i stängt läge på 7 m över medelvattennivå.

## 8. Analys av studerade åtgärder

### 8.1. Nyinvestering, ny bro i nytt läge

Ett utbyte av bro i nytt läge ger effekter i form av utökade fartygsstorlekar utan särskilda restriktioner i Mälarsjöfart med redan levererade fartyg och därigenom effektivisering av aktuella sjötransporter och till gagn för de rederierier som investerat i nya fartyg anpassade för Mälarmax. Se nyttor i rapporten som bilagts denna rapport "Mellanmax på Mälaren" som belyser vilka effekter ett utbyte till ny bro innebär utöver vad som nämns i denna rapport.

## 9. Måluppfyllelse med identifierade åtgärder

### 9.1. Den prioriterade åtgärden, nuläge och måluppfyllelse på längre sikt

#### 9.1.1. Effekter av föreslagen åtgärd

Ökad säkerhet och kapacitet i linje med övrig farled i Mälaren. En uppdaterad samhällsekonomisk analys och den samlade effektbedömningen finns kvalitetsgranskad

inför kommande åtgärdsplanering 2022-33/37. Samhällsekonomiska lönsamheten bedöms som Osäker lönsamhet, Nettonuvärdet motsvarar 340 mnkr och ger en kvot på 0,41 Den sammanvägning som görs av ej värderbara effekter ger resultatet Positivt. Se tabell ur Samlad effektbedömning och sammanfattningen med motivering:

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde i miljoner kronor	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	0,41	340	Osäkerheter finns gällande kostnader för upprustning av befintlig bro i JA som läggs under posten inbesparade kostnader i JA. Dessa avser renovering av rörliga delar på befintlig bro för att klara trafikering i 20 år från 2020 till 2040 (110 mnkr) Samt därefter renovera fasta delar(motsvarande bygge av ny bro).
Känslighetsanalys/KA med högre investeringskostnad	0,07	78	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	
Trafiktillväxt 50%	-	-	
Känslighetsanalys förskjuten investering i JA	<0	-31	

Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet:

De beräknade samhällsekonomiska effekterna är positiva samtidigt som de ej värderbara effekterna sammantaget bedöms som positiva. Framst till följd av att åtgärden möjliggör för effektiva fartygstransporter i farleden då den nya bron klarar Mälarpjektets dimensioner och då åtgärden innebär minskade fordonskostnader och utsläpp från trafiken under byggtid. De känslighetsanalyser som genomförts med förhöjd investeringskostnad och förskjuten byggnation av bron visar på negativa beräkningsbara

nyttor av UA. Den sammanvägda samhällsekonomiska lönsamheten bedöms som Osäker lönsamhet

#### 9.1.2. Nuläge och relevans för utveckling av övriga farledsdelar

Hjulstabron utgör en begränsning såväl i fartygsstorlek, säkerhet som i tonnage för så kallade Mälarmaxfartyg som övriga farledsdelar kommer att tillåta i redan beslutade och påbörjade genomföranden av åtgärder i Trafikverkets innevarande planering för år 2018-2029.

Föreslagna åtgärder som rekommenderas i denna bristanalys ökar kapacitet, robusthet och säkerhet i hela systemet och gynnar dagens trafik samt ger förutsättningar för utvecklad godstrafik och överflytt till sjötransporter.

#### 9.1.3. Säkerhetsbrister och hantering i innevarande plan t o m år 2029

I takt med att farleden färdigställs för ökad säkerhet och effektivitet i sjötransporter i övriga delar för Mälarfarter och berörda hamnar kvarstår brister vid Hjulstabron.

### 9.2. Övriga åtgärder för möjlig utveckling av trafikering

Pågående utbyggnader av Södertälje sluss och kanal och Mälarhusens satsning i såväl Köping som Västerås med hamn- samt farledsutveckling för ökad kapacitet och säkerhet i enlighet med ingångna avsikter och objekt med pågående genomföranden enligt innevarande nationell plan för infrastruktur år 2018-2029.

## 10. Rekommenderade åtgärder

### 10.1. Prioriterat åtgärdsförslag för prövning i kommande planrevidering för period 2022-2033/37

Hjulstabron ersätts med ny bro i nytt läge strax öster om nuvarande bro med ökad segelfri bredd samt höjd. Vägen placeras i landskapet i huvudsak på stöd och en ö för att minska vägbankars inverkan på vattenutbytet i Hjulstasundet. Se särskilt underlag som arbetats fram inför ett kommande vägplanarbete och underlag för tänkt val av utredningsalternativ.

### 10.2. Slutsatser och behov av fortsatt arbete

Underlag för framtagande av vägplan finns och slutförs när en finansiering finns klar för åtgärden, kostnadskalkyl och genomförd SEB är framtaget i hitintills genomfört arbetet. Den är nu uppdaterad med nya ASEK värden och reviderad basprognos 2040.

Inspel kan ske från Trafikverket region Öst som förslag till namnsatt objekt med hög planeringsmognad till Nationell planrevidering 2022-33/37 under år 2021.

Ett utbyte av Hjulstabron gynnar en utvecklad sjöfart i Mälaren och ligger i linje med de pågående arbeten i Mälarhamnar i enlighet med avsikter som finns tecknade för att uppnå ett nytt Mälarmax.

Ett slutligt ställningstagande inför planrevideringsförslaget görs utifrån uppdaterade underlag gällande kostnadskalkyler och en Samlad effektbedömning våren 2021.

-----  
Referensrapport Mellanmax på Mälaren – Möjligheter och begränsningar,  
Sjöfartsverket Dnr 18-02401.

Länk SEB – Underlag Samlad effektbedömning:

[Underlag bristanalys Hjulstabro](#)



Trafikverket region Öst, Eskilstuna. Besöksadress: Tullgatan 8.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)