

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Slussar i Trollhätte kanal. Anläggande av slussar Trollhättan
Trollhättans kommun, Västra Götalands län

2022-09-15

Uppdragsnummer: 174788



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 784 89 Borlänge

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: Trafikverket och WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2022-09-15

Ärendenummer: TRV2021/8065

Uppdragsnummer: 174788

Version: 1.0

Kontaktperson: Mikael Rintala, Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	5
3	Samråd	5
4	Inkomna yttranden	8
4.1.	Yttranden från myndigheter	8
4.2.	Yttranden från kommuner	19
4.3.	Yttranden från företag och organisationer	22
4.4.	Yttranden från allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda	48

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits och vilka synpunkter och yttranden som kommit in från myndigheter, kommuner, organisationer samt allmänhet.

1 Sammanfattning

Dagens slussar i Lilla Edet, Trollhättan och Vänersborg är över 100 år gamla och den tekniska livslängden är snart passerad. Det betyder på längre sikt att deras funktion inte kan upprätthållas med hjälp av underhåll och därför måste de bytas ut. 2030 anses de gamla slussarna vara uttjänta.

De nya slussarna behövs för att uppfylla dagens behov av sjötrafik, där vissa industrier är helt beroende av sjöfarten för att kunna säkerställa sina transporter. Det skapar förutsättningar för att i framtiden kunna flytta över fler transporter från lastbil till båt.

Med nya slussar skapas möjlighet att i framtiden trafikera kanalen med större fartyg. Detta bedöms ge minskade transportkostnader för näringslivet i regionen. Nya slussar gynnar även båtturismen och den lokala turistnäringen.

Anläggande av nya slussar är vattenverksamhet som kräver tillstånd från mark- och miljödomstolen. I tillståndsansökan ingår en miljökonsekvensbeskrivning. Denna samrådsredogörelse redovisar inkomna synpunkter under det avgränsningssamråd som genomförts inför arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). Avgränsningssamrådet behandlar verksamhetens lokalisering, omfattning och utformning och de miljöeffekter som verksamheten kan antas medföra. Samrådet omfattar även miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning. Avgränsningssamrådet har föregåtts av en lokaliseringsutredning där alternativa sträckningar tagits fram och studerats.

Under våren har Trafikverket startat ett fördjupat utredningsarbete om vad det innebär att bygga nya slussar i Trollhättan i befintlig sträckning. Utredningen ingår inte i detta samråd och beräknas bli klar under hösten 2022 varefter Trafikverket och Sjöfartsverket kommer göra en analys och värdering utifrån framtaget material och ta fram förslag till fortsatt arbete.

2 Samrådsrets

Då projektet har antagits kunna medföra betydande miljöpåverkan har samråd skett med utökad samrådsrets. Samrådsretsen utgörs av de myndigheter, organisationer, företag, allmänhet och enskilda som kan vara berörda av planerade åtgärder. De enskilda som kan antas bli berörda av markintrång och störningar under byggtid och driftskede har definierats genom det geografiska utredningsområde som projektet berör.

3 Samråd

Samrådshandlingen har hållits tillgänglig för samråd från den 22 november 2021 till den 20 februari 2022. Handlingarna har funnits tillgängliga digitalt på Trafikverkets hemsida och i fysisk form på Stadsbiblioteket, Kungsgatan 25 samt på Trafikverkets kontor, Kungsgatan 32 i Trollhättan. Trafikverket har haft öppet hus i Kanalmuseet vid fyra tillfällen under 2021. På grund av covid-19-utvecklingen hölls inga fler fysiska möten. Detta för att inte riskera att bidra till ökad smitta. Trafikverket har också erbjudit bokningsbara telefontider.

Inbjudan till samrådet har skett genom annonsering i TTELA, GP, Post- och Inrikes tidningar samt genom hushållsutskick. Inbjudan till samrådet har även skett genom brev till länsstyrelsen och andra myndigheter, kommuner, företag, organisationer och enskilda som kan bli särskilt berörda. Information om telefonmöten och öppet hus har även funnits på Trafikverkets hemsida och i projektets digitala nyhetsbrev.

Under hela samrådstiden har det funnits möjlighet att föra dialog med Trafikverket. Information om projektet, möjlighet till dialog samt kontaktuppgifter har framförts via digitalt nyhetsbrev och Trafikverkets hemsida. Trafikverket har hållit löpande dialogmöten med politiker och tjänstemän i Trollhättans stad för att informera om utredningsarbetet och inhämta synpunkter.

SAMRÅDSHANDLING – TILLSTÅND ENLIGT MILJÖBALKEN

Nya slussar i Trollhätte kanal, Trollhättan

Vi utreder tillsammans med Sjöfartsverket var vi ska bygga de nya slussarna i Trollhättan. Vi ska välja ett av två alternativ att gå vidare med i våra fortsatta utredningar och vi vill veta vad du tycker.

Samrådstitid: 22 november 2021–20 februari 2022.

Plats för handlingar:

- Trafikverkets webbplats trafikverket.se/slussaritrollhattekanal
- Trafikverkets kontor, Kungsgatan 32, Trollhättan
- Stadsbiblioteket, Kungsgatan 25, Trollhättan

Få svar på dina frågor: På projektets hemsida www.trafikverket.se/slussaritrollhattekanal finns samrådsunderlaget med information om alternativen, kontaktuppgifter, bokningsbara telefontider och information om när vi håller öppet hus i Kanalmuseet dit du kan komma för att träffa oss och ställa frågor.

Skicka dina synpunkter:

- **Digitalt formulär:** trafikverket.se/slussaritrollhattekanal
- **Brev:** Trafikverket, Ärendemottagningen, Box 810, 781 28 Borlänge. Ange ärendenummer TRV 2021/8065.
- **E-post:** investeringsprojekt@trafikverket.se, ange ärendenummer TRV 2021/8065.

Synpunkter ska ha kommit in skriftligen senast den 20 februari 2022.

Mer information: Mikael Rintala, projektledare, 010-123 81 80, mikael.rintala@trafikverket.se



Trafikverket ansvarar för statliga vägar och järnvägar samt långsiktig planering av det samlade transportsystemet.

Kungörelseannons i TTELA, GP samt i Post- och Inrikes tidningar

Var ska de nya slussarna byggas?

Nu är det samråd och
dags att tycka till.



Var ska de nya slussarna byggas?

Nu är det samråd och dags att tycka till.



4 Inkomna yttranden

Nedan sammanfattas de skriftliga synpunkter som inkommit från myndigheter, kommuner, organisationer, företag, allmänheten och enskilda i samband med samrådet. Totalt inkom 255 skrivelser till Trafikverket under samrådstiden. De inkomna skrivelserna samt upprättade handlingar finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2019/8065.

4.1. Yttranden från myndigheter

Länsstyrelsen i Västra Götaland

Detta yttrande syftar till att Länsstyrelsen ska lämna synpunkter så att MKB:n får rätt innehåll och den detaljeringsgrad som behövs för tillståndsprövningen.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning att de väsentliga miljöaspekter som beskrivs i samrådsunderlaget bör utredas vidare. Länsstyrelsen bedömer dessutom att klimatpåverkan, klimatanpassning, utsläpp till luft, risker för olyckor, geoteknik, dammsäkerhet och allmänhetens säkerhet är ytterligare aspekter som bör beaktas i MKB:n.

Länsstyrelsen bedömer att det behövs ytterligare utredningar för att kunna ta ställning till vilket av alternativen Syd och Nord som är mest fördelaktigt ur miljösynpunkt. Till exempel behövs mer detaljerade inventeringar och beskrivningar av naturvärden, kulturvärden, grundvatten och föroreningar i mark och sediment. Utöver de aspekter som studerats i lokaliseringsutredningen bedömer Länsstyrelsen att även risker för olyckor och dammsäkerhet i både bygg- och driftskede kan ha betydelse för val av alternativ.

Tillståndsprövningen innebär att fyra olika riksintressen ställs mot varandra, där utbyggnad av slussarna representerar riksintresse för kommunikation (sjöfart). MKB:n bör därför visa dels varför åtgärden skulle medföra den bästa långsiktiga hushållningen av mark- och vattenområdet, dels hur de negativa konsekvenserna i mesta möjliga mån kan reduceras, och kompenseras.

MKB:n bör inkludera en beskrivning av vilken klimatpåverkan det planerade projektet har och hur ändrade vattennivåer kan påverka sjösäkerheten och markstabiliteten.

Huvudfrågan avseende kulturmiljö som behöver utredas vidare är huruvida de negativa konsekvenserna kommer vara av sådan omfattning att de bedöms medföra påtaglig skada på riksintresset. Man bör genomföra en arkeologisk utredning (steg 1 i första hand) och en detaljerad byggnadsinventering och värdering av de kulturhistoriska värdena.

Trafikverket behöver på ett tidigt stadium undersöka förutsättningarna för bevarande, alternativt flytt, av den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen. Anläggningsarbetena bör hålla så långt avstånd som möjligt till byggnadsminnet Västergärdet.

Åtgärden berör riksintresse för naturvård och innebär stor påverkan på landskapsbilden och särskild uppmärksamhet bör ägnas verksamhetens konsekvenser

för kanjonlandskapets geovetenskapliga värden. Behovet av grönområden i tätorter och i närheten av tätorter bör beaktas särskilt enligt 3 kap. 6 § MB.

MKB:n bör innehålla en bedömning om verksamhetens förenlighet med skyddade områden enligt 7 kap. i miljöbalken (MB). Om skyddade arter berörs av projektet bör MKB:n redovisa skyddsåtgärder och anpassningar. Ovanstående bedömningar måste göras var för sig för samtliga strikt skyddade arter. Om verksamheten kräver dispens kan dispensfrågan prövas i samma sammanhang som prövningen enligt 11 kap. MB.

Länsstyrelsen bedömer att inventeringarna genomförs avseende habitat och arter som förekommer i och kring vattendrag.

Underlaget i MKB:n ska vara tillräckligt för att kunna bedöma om gällande miljökvalitetsnormer (MKN) för vattenförekomster kan följas. Det är önskvärt att MKB:n innehåller förslag på miljöförbättrande åtgärder i vattendraget eller i dess närområde. För aktuell del av Göta älv gäller även Förordning (2001:554) om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten.

Faunan i vattendragen omfattas av riksintresse för naturvård. Påverkan på fiskreproduktion, fiskvandring och sportfiske i Göta älv behöver beskrivas. Fiskvandring i Göta älvs vattensystem pågår under maj-november. De flesta fiskarter leker på våren och försommaren. Störningar begränsas så långt som möjligt och hänsyn tas till unga laxar (smolt) som sätts ut årligen.

Fallen i Trollhättan bedöms inte utgöra ett naturligt vandringshinder för ål. I anslutning till Olidan finns en ålyngelsamlare där ålyngel kan samlas upp för vidare transport till andra vattenområden. Länsstyrelsen bedömer att Trafikverket och Sjöfartsverket bör utreda om det är möjligt att anordna ålvandringsvägar i anslutning till slussar och kanaler.

Arbeten som kan störa djur- och växtlivet bör utföras under den tid på året när det biologiska livet är mindre känsligt.

I samband med betonggjutning finns det risk för pH-påverkan i yt- och grundvatten. Skyddsåtgärder för att minska risken för pH-påverkan bör utredas och beskrivas i MKB:n. Länsstyrelsen anser att förslag på hur länsvatten ska omhändertas behöver beskrivas i MKB:n med reningsanläggningar samt rikt- och larmvärden. Göta älv är vattentäkt för flera kommuner och verksamheter. Skyddsåtgärder för att minimera påverkan på vattenkvaliteten och beredskap för olyckor och andra oförutsedda händelser är viktigt.

Länsstyrelsen anser att val av analyserade ämnen i markprover avseende förorenad mark bör utgå från inventering av verksamheter som finns eller har funnits inom och intill de aktuella områden som berörs av planerade arbeten. Länsstyrelsen anser att inga föroreningar ska byggas in i konstruktioner så att sanering i framtiden möjliggörs.

Länsstyrelsen bedömer att utredningar av grundvattenbortledning behöver göras och att även grundvattenkvalitet kan påverkas. Vid val av tättningsmedel bör miljörisker med olika kemikalier beaktas. Klimatförändringarna bör beaktas. Grundvatten

behöver undersökas med avseende på föroreningar. Schakt/sprängning i berg kan orsaka förändringar i grund-/berggrundvattnets flödesriktning.

Länsstyrelsen anser att förekomst av föroreningar i sediment i berörda vattenområden behöver utredas noggrant så att relevanta försiktighetsmått kan vidtas. Det behöver utredas om det finns förutsättningar för ackumulation av sediment. Då behöver föroreningssituationen i berörda sediment utredas.

Länsstyrelsen anser att hantering av muddermassor ska ingå i prövning av hela projektet för att få en samlad prövning av miljöpåverkan. Det behöver beskrivas var omhändertagande ska ske samt förslag till skyddsåtgärder för att förhindra eventuell föroreningsspridning. Rikt- och larmvärden för koncentrationer av relevanta ämnen bör föreslås i MKB:n.

Länsstyrelsen bedömer att muddermassorna i första hand bör deponeras på land eftersom transporteras på Göta älv innebär miljörisker, bland annat för kommunala vattentäkter.

Länsstyrelsen anser att masshantering och transporterna behöver beskrivas från det att massorna schaktas upp tills de kan tas emot vid någon deponi eller annat omhändertagande. Länsstyrelsen anser även att beräkning av buller från transporterna behöver utföras från arbetsområdet till dess transporterna når väg där de inte utgör en betydande andel av den tunga trafiken. Enligt länsstyrelsens uppfattning ska MKB:n innefatta samtliga de konsekvenser som projektet ger upphov till (se rättsfallet NJA 2008 s 748 om Citybanan) och verksamheter som är en direkt följd av den tillståndspliktiga vattenverksamheten (se MÖD 2006:57 om Vägverkets färjor).

Påverkan på boendemiljön är en väsentlig fråga när det gäller lokaliseringsutredningen och bör beskrivas utförligt i MKB:n. Bostäder behöver rivas, barriäreffekter uppstår och tillgängligheten till friluftsområden minskar. Under byggtiden förekommer störningar.

Länsstyrelsen anser att utsläpp till luft behöver beskrivas i MKB:n under bygg- och driftskede.

Utifrån Länsstyrelsens riskpolicy 2006-104.pdf (lansstyrelsen.se) ska hänsyn tas till transporter av farligt gods inom 150 meter från transportleder, detta gäller även farleder. En översiktlig riskbedömning behöver göras.

Det behöver tydligare framgå om markstabiliteten för befintliga byggnader/anläggningar kan påverkas av planerade verksamheter och i så fall hur och om det krävs åtgärder.

Trafikverket behöver i MKB:n redovisa hur dammsäkerheten beaktas. En konsekvensutredning enligt Förordning (2014:214) om dammsäkerhet kommer troligtvis att behöva lämnas in till Länsstyrelsen för den nya slussen med tillhörande dammar efter färdigställande.

Den nautiska funktionen och möjligheterna att minska sannolikheten för en olycka är viktig. Det bör också finnas med en beskrivning av beredskapen och föreslagna insatser vid allvarliga olyckor. Allmänhetens säkerhet behöver beaktas.

Trafikverkets kommentar

Synpunkterna tas med till framtagande av tillståndsansökan för vattenverksamhet och behandlas i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen. Trafikverket kommer under arbetet att ha en fortsatt dialog med Länsstyrelsen i Västra Götaland.

Länsstyrelsen i Värmland

Länsstyrelsen i Värmlands län har tagit del av samrådsunderlaget och bedömer att klimatpåverkan, klimatanpassning, risker för olyckor och dammsäkerhet är ytterligare aspekter som bör beaktas i MKB:n.

Kan verksamheten vid slussarna påverka regleringen av Vänern och i så fall på vilket sätt? Till exempel genom att regleringen anpassas för att slussarna ska kunna användas även vid extremt höga vattennivåer.

Trafikverkets kommentar

Synpunkterna tas med till framtagande av tillståndsansökan för vattenverksamhet och behandlas i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen. Trafikverket kommer under arbetet att ha en fortsatt dialog med Länsstyrelsen i Värmland.

Kustbevakningen

Inga synpunkter utöver att Kustbevakningens fartyg ska kunna passera.

Trafikverkets kommentar

Slussen dimensioneras för fartyg med storleken 110 x 16,5 meter. Djupgåendet i farleden planeras bli oförändrat 5,4 meter.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

MSB lämnar följande synpunkter om vad som behöver utredas och redovisas i kommande ansökan/miljökonsekvensbeskrivning.

- Redovisa vilken dammsäkerhetsklass som den planerade sluss-/dammkonstruktionen kommer att ha.
- Redovisa vilka konsekvenser som kan uppstå på människor/miljö/infrastruktur i händelse av haveri i planerad sluss-/dammkonstruktion.
- Om det föreligger icke försumbar risk för förlust av människoliv i händelse av dammhaveri, redovisa hur människor vid berörda skadeobjekt kommer att varnas samt om det finns behov av kompletterande installation av några särskilda varningssystem för varning av allmänheten.

- Redovisa utredning av riskområden för stenkast vid sprängning för slussbyggnationen inklusive utredning om vilka skyddsåtgärder som behöver vidtas vid sprängning.
- Redovisa om planerade åtgärder innebär en ökad risk för skred, till exempel till följd av sprängningar och muddring (detta är särskilt angeläget då jordartskartan visar på förekomst av glacial lera).
- Redovisa om eventuella flödesförändringar i Göta älv kan leda till ökad erosion som på sikt kan öka risken för skred, både i nya och befintliga erosionsområden.
- Redovisa hur översvämningssituationen för området påverkas av den nya anläggningen, både under byggskedet och vid färdig anläggning.
- Redovisa ett avsnitt om klimatförändringar och hur anläggningarna anpassas till olika översvämningsscenarier i ett ändrat klimat.

Trafikverkets kommentar

Synpunkterna tas med till framtagande av tillståndsansökan för vattenverksamhet och behandlas i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen. Trafikverket kommer under arbetet att ha en fortsatt dialog med MSB.

Statens geotekniska institut, SGI

SGI anser att man bör utreda hur förändringen av både farleden samt trafikeringen av farleden bedöms påverka sedimentations- och erosionsförhållanden i Göta älv, samt hur detta i sin tur eventuellt kan påverka stabilitetsförhållanden längs älven.

SGI anser, med hänvisning till MSB:s rapport "Olycksrisker och MKB, Att integrera risk- och säkerhetsfrågor i MKB-processen" från 2012, att man under kapitel 10.1 även bör hantera olycksrisker såsom ras och skred i både jord och berg.

SGI vill understryka behovet av förberedande grundvattenmätningar med långa mätserier, som påvisar normalfluktuationer över året, inom det bedömda påverkansområdet för grundvattensänkning. Detta som underlag för kommande kontrollprogram under byggtiden.

Trafikverkets kommentar

Synpunkterna tas med till framtagande av tillståndsansökan för vattenverksamhet och behandlas i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen. Trafikverket kommer under arbetet att ha en fortsatt dialog med SGI.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har bedömt ärendet ur sjötrafiksynpunkt och ser positivt på projektet med nya slussar som syftar till att möjliggöra en tillgänglig och säker sjöfart till och från Väner och dess inlandshamnar.

Utifrån de nautiska utvärderingar som genomförts med anledning av de olika alternativen, bland annat i Sjöfartsverkets simulatoranläggning, uppfattar Transportstyrelsen att alternativ Nord ger bäst förutsättningar för framtida farledsfunktion samt medför minst påverkan på farleden under byggtiden, varför detta alternativ förespråkas ur sjötrafiksynpunkt.

Transportstyrelsen välkomnar ambitionen att nya slusströsklar och anslutande farleder till nya slussarna ska ha ett minsta djup av 6,3 meter för att öka dagens marginal under köl vilket är i linje med Transportstyrelsens rekommendationer om utformning av farleder.

Till de planerade utredningarna som avses genomföras under nästa skede bör tilläggas en utredning om risker för sjötrafiken i samband med byggnationen av ny sluss och vid muddring i farleden. Eventuella riskreducerande åtgärder bör samrådats med Sjöfartsverket lokalt samt med Transportstyrelsen.

Om projektet på något sätt kan komma att påverka Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:97) om sjötrafiken på Trollhätte kanal vill Transportstyrelsen få information om det i god tid.

Trafikverkets kommentar

Synpunkterna tas med till framtagande av tillståndsansökan för vattenverksamhet och behandlas i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen. Trafikverket kommer under arbetet att ha en fortsatt dialog med Transportstyrelsen.

Göta älvs Vattenråd

Göta älvs Vattenråd ser vikten av en väl fungerande och säker farled i Göta älv och stödjer byggandet av nya slussar i Göta älv som ersättning för nuvarande slussar. Vattenrådet vill poängtera vikten av Göta älv som råvattentäkt, och behovet av krav och skyddsåtgärder för att minimera risker för olyckor och göra föroreningsbelastningen på älven så liten som möjligt.

Under byggfasen kan grumlande arbeten ge negativ ekologisk påverkan på älven. Detta förväntas vara temporärt och skyddsåtgärder bör tas för att minimera påverkan.

Det är också viktigt att visa hänsyn till Göta älvs biflöden och vattenförekomsterna inom arbetsområdet så att deras status inte försämras.

Trafikverkets kommentar

Synpunkterna tas med till framtagande av tillståndsansökan för vattenverksamhet och behandlas i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen. Trafikverket kommer under arbetet att ha en fortsatt dialog med Göta älvs Vattenråd.

Region Värmland

I underlaget framgår de olika alternativens bedömda konsekvenser för miljön. Region Värmland har svårt att bedöma vilket av alternativen som är det bästa men förordar det alternativ som bedöms:

- Minimera störningarna för sjöfarten och näringslivets transporter under byggtiden.
- Utgöra det bästa alternativet utifrån framtida behov för att stärka sjöfartens konkurrenskraft i förhållande till andra transportslag, bland annat snabba slussningar och större fartyg.
- Vara kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt fördelaktigt.
- Ha goda nautiska förutsättningar.
- Ha en så kort byggtid som möjligt.

Med reservation för eventuellt felaktiga tolkningar av underlaget förefaller det nordliga alternativet mest lämpligt i förhållande till Region Värmlands synpunkter.

Region Värmland anser också att Trafikverket i möjligaste mån ska värna om den lokala miljön i Trollhättan inom ramen för ovan nämnda synpunkter.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar inkomna synpunkter och beaktar dessa i den kommande processen.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har i nuläget inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter på rubricerad remiss.

Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet yttrar sig i detta skede endast i egenskap av tillsynsmyndighet för det statliga byggnadsminnet Trollhättans kanal- och slussområde. Eventuell påverkan på riksintresset svarar kommunen och länsstyrelsen för. I det fall domstol skulle efterfråga Riksantikvarieämbetets ställningstagande när det gäller påverkan på riksintresset kan Riksantikvarieämbetet i egenskap av nationell kulturarvsmyndighet komma att yttra sig även i riksintressefrågan.

Sammanfattning

Riksantikvarieämbetet bedömer att det kan finnas särskilda skäl att lämna tillstånd för förändringar inom det statliga byggnadsminnet Trollhättans kanal- och slussområde, som bidrar till att säkra Vänersjöfartens framtid.

För att kunna ta ställning behöver en mer detaljerad konsekvensbeskrivning av förslaget, eller förslagets påverkan på det statliga byggnadsminnet, tas fram.

Den myndighet som förvaltar det statliga byggnadsminnet kan begära Riksantikvarieämbetets yttrande i ett första steg. För att slutligt kunna tillståndspröva åtgärderna behöver underlaget vara mer detaljerat och innehålla ett gestaltungsprogram.

Bakgrund

Regeringen beslutade år 2004 att Trollhättans kanal- och slussområde skulle utgöra statligt byggnadsminne och fastställde samtidigt skyddsföreskrifterna, numera skyddsbestämmelser. De förändringar som nu föreslås strider i båda förslagen mot det statliga byggnadsminnets skyddsbestämmelser. En anläggning som har förklarats för byggnadsminne ska i princip bevaras för all framtid som en del av det gemensamma kulturarvet.

Om det finns särskilda skäl får ett statligt byggnadsminne, efter tillstånd, ändras i strid mot skyddsbestämmelserna enligt 7 § förordningen (2013:558) om statliga byggnadsminnen (FSBM).

Synpunkter

Riksantikvarieämbetet bedömer att det kan finnas särskilda skäl till förändringar inom det statliga byggnadsminnet Trollhättans kanal- och slussområde, som är kopplade till att säkra Vänersjöfartens framtid.

För att kunna ta ställning till ändringar som strider mot skyddsbestämmelserna behöver en konsekvensbeskrivning av förslaget eller förslagens påverkan på det statliga byggnadsminnet tas fram. Riksantikvarieämbetet bedömer att framförallt följande frågor behöver utvecklas och besvaras i en sådan konsekvensbeskrivning:

- Ingående beskrivning av det statliga byggnadsminnet med dess slussanläggningar och byggnadsobjekt och respektive förslags påverkan på det statliga byggnadsminnets olika delar.
- Konsekvenserna för 1916 års slussled vid alternativ Nord. Vad innebär att 1916 års slussled fylls och att endast de övre delarna av slussmurarna förblir synliga? Vad fylls de med? Hur skulle de gestaltas och upplevas? Finns det olika alternativ för hur de kan bevaras och gestaltas? Beskriv i så fall dessa alternativ. Beskriv påverkan på Bergkanalen där alternativ Nord ansluter.
- Alternativ Syd innebär att ett antal byggnader som ingår i det statliga byggnadsminnet föreslås rivas. Även flytt av dessa byggnader nämns. Beskriv alternativ som i stället för rivning innebär flytt av byggnader. Finns det alternativa nya placeringar? Beskriv i så fall dessa alternativ. Hur påverkas topografin inom och direkt intill det statliga byggnadsminnet? Hur påverkas befintliga slussar från 1916 i alternativ Syd? Hur kan de bevaras och upplevas? Beskriv påverkan på Bergkanalen med kanalmurar och dragväg. Ny gestaltning?

Riksantikvarieämbetet emotser i första hand en begäran om yttrande när det gäller de båda alternativen. Riksantikvarieämbetet behöver ovanstående underlag som grund för att kunna yttra sig.

I nästa skede kan tillståndsprövning av ett kvarvarande utvecklat och i detalj mer redovisat alternativ ske. Ansökan till Riksantikvarieämbetet behöver, inför tillståndsprövning, kompletteras med underlag som detaljerat visar på utförande och gestaltning i alla delar inom det statliga byggnadsminnet.

Trafikverkets kommentar

Synpunkterna tas med till framtagande av tillståndsansökan för vattenverksamhet och prövning av statligt byggnadsminne samt behandlas i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen.

Det är framförallt i det fortsatta arbetet med att begära tillstånd för intrång i statligt byggnadsminne enligt kulturmiljölagstiftningen som Trafikverket kommer ha kontakt med Riksantikvarieämbetet.

Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten (HaV) väljer att koncentrera detta yttrande till tre viktiga aspekter där HaV bedömer att kommande MKB behöver inkludera mer fördjupade analyser jämfört med vad som finns presenterat i samrådsunderlaget.

Påverkan på vandrande ål

Trollhättefallen, där de nya slussarna ska byggas, har troligen varit ett naturligt vandringshinder för uppvandrande fisk, med undantag för ål. Vid Trollhättefallen finns också Olidans vattenkraftverk som reglerar vattnet och i dag utgör ett definitivt vandringshinder. Det finns en ålyngelsamlare i anslutning till Olidans vattenkraftverk som tidigare har använts för att fånga och transportera ål till uppströms liggande vattenområden. Det går inte heller att utesluta att uppvandrande ål i viss utsträckning kan passera Trollhättan via befintliga slussar.

Göta älv med Vänern och angränsande sjöar utgör cirka 20 procent av Sveriges totala sjöareal. I den nationella förvaltningsplanen för ål bedöms Göta älv och Vänern vara det inlandsområde i Sverige som har den i särklass högsta potentialen att producera lekmogen blankål och utgör således ett mycket viktigt uppväxtområde för ål. Ett av åtgärds målen i förvaltningsplanen är att öka den totala överlevnaden så att minst 40 procent av den ål som förekommer i inlandsvatten där ålen måste passera ett eller flera kraftverk överlever nedströmsvandringen till kusten. Eftersom produktionen av blankål bedöms vara betydande i Göta älv och Vänern, är åtgärder som ökar passerbarhet och överlevnad för nedströmsvandrande ål förbi kraftverken i Göta älv av mycket stor betydelse för att nå målnivån.

Både befintliga och planerade slussar i Trollhätte kanal är, och kommer att vara, beroende av den uppdämning som sker vid Olidans vattenkraftverk för sin funktion. På det sättet finns det en tydlig koppling mellan vattenförhållandena vid Trollhätte kanal och Trollhättefallen. Av den anledningen är det angeläget att Trafikverket i kommande MKB redogör för de kumulativa miljöeffekter som kan uppstå i området, exempelvis på ålens framtida upp- och nedströmsvandring. Här behöver Trafikverket beskriva påverkan på ålens möjligheter till upp- och nedströmsvandring till följd av byggnationen, men även driften av de planerade slussarna samt den kumulativa påverkan på grund av befintlig vattenkraftsdrift vid Olidans vattenkraftverk.

Tillsammans med övriga kraftverk i Göta älvs huvudfåra ska Olidans vattenkraftverk lämna in sin ansökan om omprövning år 2032 enligt den nationella planen för moderna miljövillkor (NAP). HaV uppmanar Trafikverket att tillsammans med Sjöfartsverket ta initiativ till en diskussion i frågan om ålpassage, med Vattenfall såsom verksamhetsutövare vid Olidans vattenkraftverk. Det bör finnas förutsättningar för Trafikverket, Sjöfartsverket och Vattenfall att gemensamt diskutera möjligheterna att planera och genomföra åtgärder för ålen som kompenserar för sjöfartens och vattenkraftens negativa påverkan på ålbeståndet i Göta älv.

Påverkan på annan fisk

I samrådsunderlaget saknar HaV en utförlig inventering av förekommande fiskarter, samt deras lek- och uppväxtområden i de vattenmiljöer som påverkas av projektet. Detta behöver tas upp i MKB till tillståndsansökan för projektet. Likaså behöver det i MKB finnas utredningar avseende projektets påverkan på fiskreproduktion och fiskvandring under anläggningstiden och den senare driften av slussarna.

Påverkan på miljökvalitetsnormer

Den aktuella och berörda vattenförekomsten för projektet är "Göta älv-Slumpån till Stallbackaån" (SE 646486-129009). Vattenförekomsten är klassificerad som kraftigt modifierad och har i dag otillfredsställande ekologisk potential.

Den planerade verksamhetens påverkan på miljökvalitetsnormerna behöver utredas och redogöras för.

Dessutom omfattas den berörda sträckan av Göta älv även av miljökvalitetsnormer för fiskvatten enligt förordningen (2001:554) om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten. I miljökonsekvensbeskrivningen ska det även beskrivas hur dessa miljökvalitetsnormen ska följas.

Trafikverkets kommentar

Synpunkterna tas med till framtagande av tillståndsansökan för vattenverksamhet och behandlas i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen.

SMHI

I handlingarna har uppgifter om vattenflöden i Göta älv hämtats från SMHI:s tjänst Vattenwebb för perioden 1981–2010. SMHI föreslår att Trafikverket i stället vänder sig till Vattenfall för flödesuppgifter i Göta älv för en längre period.

I det fortsatta arbetet är det viktigt att ta hänsyn till hur slussarna kan påverkas av höga vattenflöden i Göta älv.

Trafikverkets kommentar

Synpunkterna tas med till framtagande av tillståndsansökan för vattenverksamhet och behandlas i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

**Jordbruksverket, Sveriges geologiska undersökning (SGU) och
Naturvårdsverket**

Myndigheterna avstår från att lämna ett yttrande.

Tillväxtverket

Tillväxtverket har inga synpunkter i ärendet.

4.2. Yttranden från kommuner

Trollhättans stad

Trollhättans stad anser att de fördjupade utredningar som startats (förutsättningar för att bygga nya slussar i befintlig led och att belysa påverkan på Vänersjöfarten) utgör ett väsentligt underlag för ett avgränsningssamråd, och att ett nytt samråd därför måste hållas.

Trollhättans stad anser att utredningen om förutsättningarna för att bygga nya slussar i befintlig stäckning ska innefatta slussar för både större fartyg och för befintlig fartygsstorlek.

Trollhättans stad anser att båda de nu presenterade alternativen har en såpass omfattande negativ påverkan på stadens miljö att nyttan för sjöfarten inte överväger de konsekvenser en byggnation i dessa lägen skulle innebära för de unika natur-, kultur- och rekreationsvärden samt turism som finns i de berörda områdena. Trollhättans stad avser därför inte att lämna positivt planbesked för de detaljplaner som berörs av något av de två alternativen för ny slussled som presenteras i nuvarande samrådsunderlag.

Trafikverkets kommentar

Trollhättans stad har valt att inte yttra sig angående presenterade alternativ. Trafikverket noterar inkomna synpunkter och beaktar dessa i den kommande processen.

Lilla Edets kommun

Lilla Edets kommuns huvudintag för råvatten ligger cirka 2 mil nedströms de planerade åtgärderna i Trollhättan. Vattentäkten försörjer större delen av Lilla Edets kommuns invånare med dricksvatten. Lilla Edet har inte möjlighet att stänga råvattenintaget då det inte finns någon reservvattentäkt i kommunen. Det är därför av yttersta vikt att vidta långt gående skyddsåtgärder för att förhindra olyckor, spridning av föroreningar och försämrad råvattenkvalitet för Göta älv som vattentäkt.

Det är angeläget att Trafikverket i god tid inför arbetet med slussarna fastställer en infrastruktur för mottagande av mudder- och schaktmassor.

Göta älv är även utpekad som värdefullt fiskevatten och mellan havet och Trollhättan finns arterna asp, flodpärlmussla, flodnejonöga, havsnejonöga och ål samt havsvandrande lax och öring. Älvens rika fiskfauna utgör en ekosystemtjänst av stor betydelse i Lilla Edet, som är väl känt för sitt rika laxfiske. Vattenverksamhetens potentiella påverkan på fisk måste utredas utförligt i framtagandet av miljökonsekvensutredningen så att tillräckliga skyddsåtgärder kan vidtas som säkerställer att fisk inte skadas av buller, vibrationer, grumling, utsläpp, muddring eller annan påverkan från arbetet.

Göta älvdalen är ett mycket skredutsatt område. Skredfrågan pekas inte ut som en relevant aspekt i samrådshandlingarna. I den kommande miljökonsekvensutredningen bör det förtydligas på vilket sätt påverkan på risken för skred nedströms vattenverksamheten på grund av vibrationer, deponering av massor etc. i samband med arbetet kan uteslutas.

Trafikverkets kommentar

Synpunkterna tas med till framtagande av tillståndsansökan för vattenverksamhet och behandlas i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen. Trafikverket kommer under det fortsatta arbetet att ha en fortsatt dialog med Lilla Edets kommun. Trafikverket kommer, när mark- och miljödomstolen meddelat tillstånd till vattenverksamhet, att ta fram kontrollprogram i samråd med berörda tillsynsmyndigheter.

Kungälv kommun

Miljöenheten (miljö- och byggnadsnämnden) har inga synpunkter på planerat projekt och kommer därmed inte att lämna något yttrande. Risk för påverkan bedöms för Kungälv kommunens räkning främst handla om dricksvattenproduktionen i den anläggning som är belägen vid älven (Dösebacka) och som tar sitt vatten därifrån.

Sammanfattning av yttranden från Karlstads kommun, Lidköpings kommun, Kristinehamns kommun, Gullspångs kommun, Säffle kommun och Åmåls kommun

Kommunerna gör bedömningen att alternativ Nord är den enda sträckning som förordas utifrån de kriterier som skapar förutsättningar för en fortsatt hållbar gods- och persontrafik på Väneren.

Med alternativ Nord kan sjöfart bedrivas relativt ostört under byggperioden och när den nya slussleden är klar resulterar den i att större fartyg kan trafikera Väneren, vilket ökar skalfördelar och konkurrenskraft. Det är enligt denna bakgrund som Vänerhamns ägarkommuner har ändrat bolagets ägardirektiv och nu förbereder investeringar i hamnanläggningar för att kunna hantera större fartyg.

Kommunerna betonar att en nybyggnation av slussar hänger samman med andra infrastrukturinvesteringar och åtgärder i stora delar av Vänerregionen. Väneren är klassad som riksintresse ur flera aspekter, bland annat för sjöfart och rörligt friluftsliv, vilket bör beaktas i samrådet. Det är av största vikt att byggnationen av nya slussar fortsätter enligt plan så att privata och offentliga satsningar på investeringar kopplat till sjöfarten också kan ske som planerat.

Kommunerna har under flera år, bland annat tillsammans med Trafikverket och övriga hamnar runt Väneren, arbetat för ökad sjöfart på Väneren.

Kommunernas synpunkter

Kommunerna stödjer fullt ut Trafikverkets tidigare dragna slutsatser om att de uttjänta slussarna i Trollhättan bör bytas ut. Detta för att kunna säkra Vänersjöfarten som transportalternativ i framtiden och för att möjliggöra fortsatt aktivt båtliv i Väneren och Göta älv. Bedömning av vilket alternativ som kommunerna förordar är bland annat baserat på följande kriterier:

- Minst störning för sjöfarten och näringslivets transporter under byggtid
- Sträva efter en kort byggtid

- Hög kostnadseffektivitet och goda samhällsekonomiska förutsättningar
- Goda förutsättningar att stärka sjöfartens konkurrenskraft gentemot övriga transportslag genom kortare ledtider, det vill säga snabbare slussning, och större fartyg

Konsekvenser för Vänersjöfarten

Då alternativ Syd innebär att sjötrafiken med stor sannolikhet kommer behöva stängas av under längre perioder kommer all Vänersjöfart att stå stilla. Konsekvenserna av detta blir mycket stora. Långsiktiga stopp i Vänersjöfarten innebär att de etablerade logistikkedjor som idag nyttjar sjöfarten kommer hitta nya transportalternativ, och dessa återvänder inte nödvändigtvis till Vänersjöfarten när ombyggnationen av slussarna är färdig. Delar av industrin kring Vänern är helt eller delvis beroende av Vänersjöfarten och kan inte transportera sitt gods på annat sätt. Ur ett hållbarhetsperspektiv bedöms detta vara ett steg i fel riktning för att uppnå målen om fossilfria transporter 2045 samt målen om överflyttning av gods från vägburna transporter till sjöfart och järnväg som fastställdes i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie Gods Värmland. Då även järnvägsinfrastrukturen är överbelastad kommer detta med stor sannolikhet rendera i omfattande ökade lastbilstransporter.

En 7–8 år lång störning av Vänersjöfarten står i direkt konflikt med Trafikverkets uppdrag om överflyttning av gods till sjöfart. Detta är ett skarpt läge där staten behöver välja rätt alternativ för att skapa förutsättningar för ökad sjöfart.

Det finns också stor risk för att de ekonomiska investeringar som planeras i hamnarna kring Vänern riskerar att utebli på grund av för stor osäkerhet kring sjöfartens framtida potential. Detta minskar möjligheterna att ta emot större båtar (som ju de nya slussarna ska åstadkomma) och därmed förloras kunder och affärer.

Ägarkommunerna till koncernen Vänerhamn AB planerar för stora offentliga investeringar i hamnområdena och bolaget behöver genomföra utvecklingsarbete de närmsta åren för att rusta hamnarna för större båtar och godsvolymer. Även privata hamnar i Vänern står i beredskap att satsa på utökad sjöfart. En konsekvensanalys gjord av WSP visar att nya slussar förväntas ha en livstid om minst 120 år.

Övriga synpunkter

Framkomligheten via Göta älv är också väldigt viktig för besöksnäringen. Vänern med omnejd är en uppskattad destination för besökare som kommer via båt, antingen från Göta älv eller från Göta kanal och även vidare till Dalslands kanal. Många småföretag, inklusive gästhamnarna, är beroende av goda förutsättningar för ett aktivt båtliv. Det pågår ett stort arbete med gemensamma satsningar i Vänern och Göta älv för att utveckla båtturen och övrig besöksnäring. Det skulle få stora negativa konsekvenser för såväl de enskilda företagen som för stora delar av besöksnäringen i vattend nära lägen om farleden stängs. Det aktiva båtlivet bidrar till attraktiva miljöer i gästhamnar, som i sin tur drar besökare på landsidan.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar inkomna synpunkter och beaktar dessa i den kommande processen.

4.3. Yttranden från företag och organisationer

Ellevio AB

Ellevio AB har inga ledningar i eller i närheten av slussområdet i Trollhättan. Ellevio AB kommer därför avstå från att yttra sig i ärendet och vill också avstå från framtida remisser i ärendet.

Vattenfall Eldistribution AB

Allmänt yttrande

Vattenfall Eldistribution har elnätanläggningar inom område och närområde för Trollhätte kanal. Vid breddning och muddring av befintlig kanal, farled, anläggande av nya slussanläggningar, anläggande av ny bro samt anläggande av ytor som möjliggör tillgänglighet för gående, slusspersonal, framtida underhåll och räddningstjänst måste hänsyn tas till de elnätanläggningar som Vattenfall Eldistribution har inom aktuellt område.

Då arbete utförs inom område där Vattenfall Eldistribution har elnätanläggningar måste hänsyn tas till gällande elsäkerhetsföreskrifter och Vattenfall Eldistributions riktlinjer avseende dessa elnätanläggningar.

Yttrande om breddning och muddring av kanal

Då arbete planeras inom område där Vattenfall Eldistributions luftledningar korsar kanalen önskar Vattenfall Eldistribution en fortsatt dialog avseende hur planerad breddning och muddring av kanalen kan påverka befintliga luftledningar.

Vid en breddning av kanalen och vid anläggande av en ny bro kan befintliga markkablar samt eventuellt någon nätstation komma att påverkas så att dessa måste flyttas.

Yttrande om alternativ Nord

Vid anläggande av nya slussanläggningar kommer befintliga markkablar samt någon nätstation att påverkas så att dessa måste flyttas. I detta alternativ måste också nya elnätanläggningar i form av markkablar och nätstationer att anläggas för elanslutning av de nya slussanläggningarna.

Yttrande om alternativ Syd

Vid anläggande av nya slussanläggningar kommer befintliga markkablar samt några nätstationer att påverkas så att dessa måste flyttas. Dessa befintliga markkablar samt nätstationer används till största delen för elanslutning av befintliga slussanläggningar. I detta alternativ måste också nya elnätanläggningar i form av markkablar och nätstationer att anläggas för elanslutning av de nya slussanläggningarna.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar inkomna synpunkter och beaktar dessa i den kommande processen. Trafikverket kommer under det fortsatta arbetet ha dialog med Vattenfall.

Vattenfall Vattenkraft AB

Vattenfall Vattenkraft ser sammanfattningsvis att den planerade verksamheten kommer att påverka Vattenfall Vattenkrafts verksamhet och att graden av påverkan är delvis beroende på vilket alternativ som slutligen väljs. Projektets påverkan på Vattenfall Vattenkrafts verksamhet och fastigheter måste beaktas, bedömas och beskrivas inom ramen för kommande ansökan. De delar av Vattenfall Vattenkrafts verksamhet som kan komma att påverkas av projektet och som därmed behöver beaktas inom ramen för projektet beskrivs översiktligt nedan och bolaget vill särskilt framhålla följande:

- Farled och kraftproduktion bör utifrån ett drift- och säkerhetsperspektiv vara separerade så långt det är möjligt.
- Trafikverket avser att, såväl uppströms som nedströms om planerade slussar, anlägga ledverk och kraftupptagande skydd samt väntbryggor och mötesplatser för fartyg och båtar. Vattenfall Vattenkraft förutsätter att konstruktionerna projekteras och utformas på så sätt att det inte åsamkar bolaget någon som helst kraftförlust.
- När slussarna dimensioneras för större fartyg jämfört med vad som idag trafikerar Göta älv, behöver projektet utreda och redovisa om de större fartygens svallvågor kan innebära ett ökat slitage på älvens erosionsskydd. Utredningen bör då också omfatta om svallvågorna kan medföra ökad risk för skred och erosion längs Göta älv.
- Vattenfall Vattenkrafts behov av åtkomst till anläggningarna måste beaktas och lösas under drift- och anläggningsfas.
- Trafikverket bör tidigt undersöka och signalera till Vattenfall Vattenkraft om det eventuellt skulle finnas behov av anpassade flöden eller vattenståndsnivåer i samband med utförande av vissa arbetsmoment.

Vattenfall Vattenkraft emotser en vidare dialog om hur den negativa påverkan på bolagets verksamhet kan minimeras och kommer att så långt som möjligt bistå med sådan information om Vattenfall Vattenkrafts verksamhet som kan behövas för den fortsatta planeringen och konsekvensbedömningen.

Bergkanalen

Vattenfall Vattenkraft lämnar följande synpunkter avseende det område vid Bergkanalen vars geografiska avgränsning ingår i båda slussförläggningalternativen:

Rådighet

Vattenfall Vattenkraft noterar att bolagets fastighet Trollhättan Malöga 8:1 kan påverkas av projektets breddning av Bergkanalen.

Infrastruktur

Vattenfall Vattenkraft noterar att Trafikverket avser att ersätta bolagets svängbro vid Bergkanalen med en permanent vägbro. Vattenfall Vattenkraft förutsätter att Trafikverkets nya bro över Bergkanalen därmed dimensioneras för verksamhetens erforderliga transportekipage enligt tidigare översända handlingar.

Vattenfall Vattenkrafts bedömning är att utförandet av Bergkanalens breddning också kan påverka bolagets transportvägar.

Anläggningar

Vattenfall Vattenkraft bedömer att Bergkanalens skiljemurar mellan farled och produktionskanal kan påverkas av projektets breddning av kanalen. Vattenfall Vattenkraft förutsätter även i detta avseende en tidig samverkan avseende eventuella nya konstruktioner för skiljemurarna.

Alternativ Syd

Rådighet

Vattenfall Vattenkraft noterar enligt figur 4. i samrådsunderlaget att bolagets fastighet Trollhättan Olidan 5:16 med tillhörande byggnader kan påverkas av alternativ Syd.

Infrastruktur

Vattenfall Vattenkrafts bedömning är att förläggningen enligt slussalternativ Syd kan påverka bolagets transportvägar under byggnationstiden, Vattenfall Vattenkraft förutsätter en tidig samverkan.

Anläggningar

Vattenfall Vattenkraft har inga anläggningar i området.

Alternativ Nord

Rådighet

Vattenfall Vattenkraft noterar att Trafikverket avser att uppföra slussalternativ Nord på bolagets fastigheter samt att slussförläggningen är lokaliserad i nära anslutning till kraftproduktionsverksamheten.

Infrastruktur

Vattenfall Vattenkraft noterar att alternativ Nord medför att projektet avser uppföra ytterligare en vägbro med ungefärlig lokalisering i mitten av slussanläggningen. Vattenfall Vattenkraft förutsätter därmed att även denna vägbro dimensioneras för verksamhetens erforderliga transportekipage enligt tidigare översända handlingar. Vattenfall Vattenkraft ser också att den planerade bron över slussanläggningen kan medföra en verksamhetsrisk vid scenariot att bron exempelvis skulle låsas i uppfällt läge under en längre tid eller vid fel tillfälle.

Alternativ Nord innebär väsentliga ingrepp i Vattenfall Vattenkrafts nuvarande transportväg för tunga transporter till Olidans kraftverk. Vattenfall Vattenkraft förutsätter att projektet beaktar bolagets behov och krav på utformning av tillfartsvägar.

Vattenfall Vattenkrafts bedömning är att alternativ Nord's utförandeprocess kan medföra en större påverkan på bolagets transportvägar under byggnationstiden. Vattenfall Vattenkraft förutsätter därför en tidig samverkan mellan parterna för att utreda och minimera eventuell negativ påverkan på Vattenfall Vattenkrafts transport- och tillfartsvägar.

Anläggningar

Vattenfall Vattenkraft noterar att Trafikverket avser att, nedströms om planerad sluss,

anlägga ledverk och kraftupptagande skydd samt väntbryggor och mötesplatser för fartyg och båtar. Vattenfall Vattenkraft förutsätter att konstruktionerna projekteras och utformas på så sätt att det inte medför någon som helst kraftförlust eller negativ inverkan på dammsäkerheten. Projektet bör också utreda påverkan från eventuella ändrade strömningsförhållanden, exempelvis ökad risk för erosion eller skred.

Vattenfall Vattenkraft förutsätter att projektet, innan slutligt val av alternativ, utför en särskild risk- och konsekvensanalys beträffande slussalternativ Nords inverkan på Vattenfalls verksamhet, i synnerhet avseende dammsäkerhet och kraftproduktion.

Då alternativ Nord är lokaliserat i nära anslutning till Olidans kraftverk finns en ökad risk för att byggprocessens vibrationer kan påverka kraftverksanläggningen. Vattenfall Vattenkraft förutsätter att projektet utför och redovisar riskanalyser för vibrationer.

För kännedom ska också noteras att det inom stråket för alternativ Nord finns en bergtunnel som förbinder Bergkanalen med Nohabs tidigare provstation lokaliserad strax nedströms Olidans kraftverk.

Vattenfall Vattenkrafts konklusion av samrådsunderlaget

Vattenfall Vattenkrafts sammantagna bedömning är att alternativ Nord riskerar att påverka bolagets verksamhet i väsentligt större utsträckning än alternativ Syd och att det finns en större risk för påverkan på produktion och säkerhet vid det alternativet. Utifrån samrådsunderlaget förordar därför Vattenfall Vattenkraft starkt slussalternativ Syd som huvudalternativ.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar inkomna synpunkter och beaktar dessa i den kommande processen. Trafikverket kommer under det fortsatta arbetet ha dialog med Vattenfall.

AB Göta kanalbolag

Den historiska nyttotrafiken på Göta kanal har ersatts av fritidsbåtar. Göta kanalområdet är i dag ett av Sveriges största besöksmål med cirka 3 miljoner besökare från när och fjärran. Besöksnäringen med sina alltmer attraktiva besöksmål och starkt växande besöksantal antar mer och mer rollen av en modern basindustri. Sedan 2015 pågår genomgripande renoveringar av Göta kanal, de största hittills. För genomförandet av sitt verksamhetsuppdrag är AB Göta kanalbolag beroende av fritidsbåtar och rederier som trafikerar kanalen.

AB Göta kanalbolag stödjer Trafikverkets slutsatser om att nuvarande slussar i Trollhättan bör bytas ut för att på så vis säkra transportleden genom landet och möjliggöra ett fortsatt aktivt båtliv i Göta kanal och dess ingående sjöar.

AB Göta kanalbolag anser det mycket viktigt att valet för att säkra en fungerande slussanläggning inte innebär att man väljer att bygga om befintliga slussar, då detta skulle stoppa all trafik under en mycket lång tid och innebära oöverskådliga negativa konsekvenser för båtlivet, besöksnäringen och verksamheter i och runt Göta älv, Göta kanal och dess ingående sjöar.

Det är ytterst viktigt att längre stopp i farleden planeras så att de hamnar utanför Göta kanals seglationssäsong som är från och med maj till september varje år.

En avstängning av kanalen i Trollhättan under seglationsperioden innebär en mycket stor negativ påverkan direkt och indirekt för AB Göta kanalbolag och för regioner, kommuner och kringliggande företag vars verksamhet till stor del är beroende av båttrafiken och landbesökare utmed kanalen. Kanalen med dess ingående sjöar är beroende av ett aktivt båtliv som i sin tur bidrar till det stora antalet besökare som kommer landvägen.

De rederier som trafikerar Göta kanal med passagerarbåtar är på alla vis en mycket viktig del av verksamheten och destinationen Göta kanal, och dessa rederier påverkas även de direkt och mycket negativt av en eventuell längre avstängning.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar inkomna synpunkter och beaktar dessa i den kommande processen.

Bygg-Lars AB

Företaget förordar alternativ Syd. Företaget lyfter fram följande fördelar med alternativet:

- Minst påverkan på laxen
- Förslaget följer befintlig fåra och undviker kanske oförutsedda kostnader

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna.

Nordic Paper AB

Nordic Paper AB förordar alternativ Nord.

Nordic Paper AB använder i dag farleden för båttransporter av papper till bland annat Storbritannien. Transporter som kommer fortgå under hela den planerade byggtiden. För att i framtiden kunna fortsätta att använda sig av transporter sjövägen ser Nordic Paper AB mycket positivt på den planerade åtgärden att anlägga slussar i Trollhättan som bättre motsvarar framtida säkerhets- och storlekskrav som ställs på sjöfarten och dess omgivning.

Nordic Paper AB vill att sträckningen av det nya slussområdet blir enligt förslag Nord i sin dragning, då detta genererar minst störning på befintlig sjöfart av de förslag som föreslås. För företagets kunder är förutsägbara och snabba transporter av yttersta vikt, vilket gör att stopp i sjötrafiken kommer tvinga företaget att finna andra transportsätt, sannolikt via lastbil.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

Sportfiskarna Trollhättan/Vänersborg

Sportfiskarna Trollhättan/Vänersborg arrenderar i dag fiskevatten i Göta älv från övre gräns vid Hängbron till nedre gräns vid Holmebryggan. Fiskesträckan i naturreservatet Älvrummet är ett av Sportfiskarna Trollhättan/Vänersborgs medlemsvatten där de 650 medlemmarna utövar sportfiske i en unik naturmiljö året om. Sportfiskarna säljer även dygnskort för icke medlemmar för att på så sätt tillgängliggöra vattnet för alla fiskeintresserade. Sträckan är så unik att den bedöms inneha status som Riksintresse för naturvård enligt NRO 14122 Göta och Nordre älvs dalgångar.

Sträckans tillgänglighet från Kärlekens stig via Gamle Dal och Olidan gör den till ett attraktivt fiskevatten som nyttjas flitigt av medlemmar och andra sportfiskare i alla åldrar. Sportfiske på sträckan bedrivs i första hand från land, då det inte finns några iläggningsramper för båtar i nära anslutning till fiskesträckan, men även sportfiske från båt förekommer.



Bild 1: Sportfiskarna Trollhättan/Vänersborg – sträcka Göta älv södra

Alternativ Nord skulle kraftigt påverka tillgängligheten för allmänheten att utöva sportfiske från land och båt i det område som planlagts för exploatering i enlighet med alternativ Nord. Föreslagna ytor för landkonstruktioner, slussledens anslutning till Göta älv samt bottenpåverkan vid sprängning och muddring av farled kommer att få permanent förödande konsekvenser för sportfisket rent tillgänglighetsmässigt, men även ur ett fiskevårdsperspektiv.

På bild 2 nedan har Sportfiskarna med röd linje markerat de fiskeplatser som allmänheten i dag nyttjar för sportfiske. Sportfiskarnas bedömning är att en stor del av dessa fiskeplatser kommer att försvinna om alternativ Nord blir verklighet.

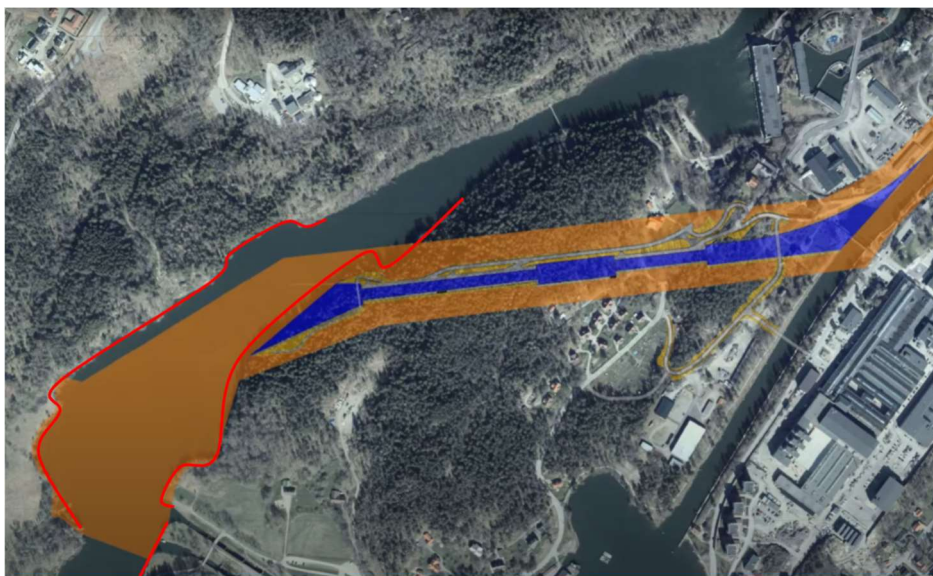


Bild 2 Fiskeplatser inom alternativ Nord (röd linje)

Göta älv är även utpekad som ett särskilt värdefullt vatten med flera rödlistade fiskarter samt havsvandrande arter som lax och öring. I kommande miljökonsekvensbeskrivning vill Sportfiskarna Trollhättan/Vänersborg, oavsett valt alternativ, att påverkan och konsekvens avseende riksintresse för friluftsliv, inklusive sportfiske, samt påverkan av naturvärden för skyddade och fridlysta arter, inklusive rödlistade fiskarter samt havsvandrande arter som ål, lax och öring, beskrivs med våra synpunkter som bakgrund.

Trafikverkets kommentarer

Synpunkterna tas med till framtagande av tillståndsansökan för vattenverksamhet och behandlas i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen.

Zinkgruvan mining AB

Zinkgruvan mining AB vill främst yttra sig om alternativet som rör ombyggnad av befintliga slussar. Ett alternativ som vad bolaget erfar skulle innebära ett stopp för sjöfarten i Göta älv i upp till fem år vilket skulle få betydande konsekvenser för bolaget.

Zinkgruvan mining AB är ett helägt dotterbolag till Lundin mining, som tillverkar zink, koppar och blykoncentrat. Bolaget hade år 2020 en omsättning på 1 500 MSEK och årligen bryts och anrikas cirka 1,4 Mton malm. Zinkgruvan har varit i drift i över 160 år och nuvarande livslängd på gruvan uppgår till minst tio år. Potentialen för fortsatt brytning efter dessa tio år är dock stor.

Zinkgruvan är en av regionens största arbetsgivare med cirka 450 anställda. Därutöver är närmare 100 entreprenörer fast verksamma på Zinkgruvan och ett stort antal underleverantörer utför därutöver årligen arbete åt bolaget.

Koncentratet som produceras i Zinkgruvan hämtas med lastbil och transporteras till Otterbäckens hamn. Därefter skeppas koncentraterna via Vänern och Göta älv ut till smältverk runt om i Europa. Totalt skickar bolaget över 50 fartyg årligen via

Otterbäcken och Göta älv givet dagens produktionstakt. Detta motsvarar mer än 200 000 ton metallkoncentrat.

Vikten av Göta älv som farled för bolagets koncentrat

Zinkgruvan vill understryka hur viktig Göta älv är som transportled för bolagets metallkoncentrat. En längre stängning av Göta älv skulle innebära att Zinkgruvan inte längre kan skicka koncentrat via Göta älv vilket skulle få betydande konsekvenser för bolaget. Ytterst föreligger risker för produktionsstopp och/eller förtida nedstängning av verksamheten.

I dagsläget är Zinkgruvan mining den största enskilda aktören för sjöfarten på Vänern. Om Göta älv stänger under en längre period skulle bolaget tvingas försöka hitta en ny hamn med rätt miljötillstånd för att skeppa koncentrat. Om en alternativ hamn inte står att finna och ett nytt miljötillstånd skulle krävas, utgör detta en tidskrävande process och det är inte säkert att ett tillstånd skulle erhållas. Givet att en godtagbar lösning skulle identifieras kan det i förlängningen innebära att skeppning via Vänern och Trollhätte kanal inte är lika attraktivt när slussbygget väl är klart.

Förordat alternativ

Zinkgruvan har förståelse för att Trollhätte kanals slussars livslängd håller på att ta slut och att en åtgärd är nödvändig. Samtidigt vill bolaget understryka vikten av att ett åtgärdsalternativ väljs som möjliggör att Göta älv fortsatt hålls öppen för kommersiell trafik. Av de tre alternativ som Zinkgruvan har tagit del av förordas alternativ 1 eller alternativ 2, det vill säga ett alternativ som inte påverkar möjligheten att obehindrat använda nuvarande farled.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

Gästhamnar i Vänern

Att slussarna i Trollhättan behöver bytas ut råder det ingen tvekan om, de är uttjänta, däri ställer sig Gästhamnar i Vänern helt bakom Trafikverkets uppfattning i frågan om nya slussar i Trollhättan. Det är av största vikt att "Sveriges Blå Band" – sjöleden mellan Skagerrak och Östersjön får förbli öppen för båttrafik under den tid som nya slussar i Trollhättan byggs. Det är viktigt för både handelssjöfarten och inte minst för fritidsbåttrafiken som utgör en viktig del av besöksnäringen runt Vänern, Dalslands kanal och Göta kanal.

Gästhamnar i Vänern tar inte ställning till alternativ Nord eller Syd i Trafikverkets förslag om nya slussar i Trollhättan, men vill betona vikten av att ta största möjliga hänsyn till kulturella, ekonomiska och miljömässiga värden i arbetet med nya slussar.

Gästhamnarna en del av den maritima destinationen Vänern

Gästhamnarna runt Vänern är ett verktyg för att få besökare både sjöledes och landledes till Vänern. Ett normalår (bortsett från pandemiåren) gästas hamnarna i snitt av 10 000 båtar, vilket innebär cirka 30 000 gästnätter. Därtill kommer att många gästhamnar har ställplatser för husbilar, vilka utgör cirka 50 000 gästnätter i hamnarna. Tillsammans med båtar och husbilar utgör dessa cirka 80 000 gästnätter

per år. Räknat på schablon av vad varje gästnatt genererar i intäkter till destinationen beräknas detta till cirka 60 miljoner kr/år totalt.

Av gästande båtar beräknas cirka 35 procent utgöras av utlandsflaggade båtar, flertalet från Danmark, Tyskland och Holland.

Om gästhamnarna inte får besökande båtar kommer besöksanledningen för husbilarna att minimeras, då båtarna drar till sig många besökare landvägen eftersom båtarna i sig utgör en attraktion.

Näringsverksamheter beroende av fritidsbåtstrafiken i Vänern

Utöver de intäkter gästhamnarna får i form av gästhamnsavgifter är det många fler aktörer som får sin utkomst från fritidsbåtstrafiken under året, här följer exempel: sjömackar, båttillbehörsbutiker/försäljning reservdelar, båtreparatörer (motor, plast, mast/rigg, trä, med flera), båtlyft (kranbilar), vinterförvaring, uthyrning av kajaker, cyklar och bilar, livsmedelsbutiker, caféer, restauranger, apotek, centrumhandel, muséer med flera. En beräkning av hur många arbetstillfällen som berörs har i skrivande stund inte gjorts, men Visit Trollhättan-Vänern har gjort en beräkning för Vänern som visar på cirka 100 säsongsarbeten. Därutöver tillkommer de som inte direkt räknas som arbete inom besöksnäringen, alltså butiker med flera. Utöver dessa verksamheter kommer även bland annat passagerarbåtsverksamheten att påverkas negativt.

Konsekvenser av en eventuell stängning av slussarna i Trollhättan

En stor del av gästhamnarnas intäkter kommer från båtar hemmahörande utanför Vänern. Det innebär att om fritidsbåtarna inte kan ta sig till och från Vänern via Trollhätte kanal/slussarna i Trollhättan, kommer flertalet gästhamnar inte att överleva ekonomiskt utan måste läggas ner. Alternativet är att minimera personalservicen i hamnen, vilket negativt påverkar god säkerhet och gott värde. Att lägga ner gästhamnar, för att efter ett par år starta igen, kommer att vara mycket kostsamt, framförallt att få gästande båtar att på nytt besöka Vänern. Utöver detta kommer den kompetens som idag finns med hamnkaptener/hamnansvariga inte att finnas kvar, då dessa i ett sådant läge måste finna sin försörjning på annat håll.

Att tro att Vänerns inhemska fritidsbåtliv kan försörja gästhamnarna är helt orealistiskt.

Stora investeringar har gjorts de senaste åren för att attrahera besökare till destination Vänern. Bland annat via Vänersamarbetets projekt Lake Vänern Grand Tour, de kommunala turistorganisationerna, privata näringsidkare med flera. Dessutom pågår investeringsprojekt ute i många gästhamnar för att möta dagens krav på miljöåtgärder, alternativa energikällor, hamnsäkerhet, gott värde, marknadsföring med mera. Samtliga dessa åtgärder kommer att helt gå om intet om slussarna i Trollhättan stängs för trafik under en ombyggnad av befintliga slussar. Värde av den totala åtgärden finns det för närvarande ingen dagsaktuell beräkning av.

Konklusion

Att stänga slussarna i Trollhättan för fritidsbåtstrafik under ett antal år är förödande

för besöksnäringens aktörer runt Vänern, som till stor del är helt beroende av att båtar kan komma till och från Vänern via Trollhätte kanal.

Eftersom det i dag är svårt att med mer exakthet säga hur mycket pengar det handlar om i förlorade intäkter, arbetstillfällen och gjorda satsningar på destination Vänern samt framtida planerade satsningar, behöver en konsekvensanalys genomföras som belyser besöksnäringens förluster vid en stängning av slussarna i Trollhättan. Följdfrågan blir, om en stängning görs, vem/vilka som ersätter besöksnäringen för förlorade intäkter och gjorda investeringar som helt går om intet.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

Ahlmark Lines AB

Ahlmark Lines AB förordar det alternativ som orsakar minst stopp för industrin och sjöfarten då Ahlmark Lines AB befarar att längre stopp innebär slutet för kommersiell sjöfart på Vänern. Ahlmark Lines AB anser att förutsättningarna för den sjöfartsberoende industrin i området ändras på ett så drastiskt sätt att flera företag riskerar stängning eller flytt.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

Vänersamarbetet

Vänersamarbetet, som är en samverkansorganisation för Vänerns 13 kommuner, stödjer fullt ut Trafikverkets tidigare dragna slutsatser om att de uttjänta slussarna i Trollhättan bör bytas ut. Nya fungerande slussar är kritiska för att göra Vänersjöfarten till ett fortsatt miljövänligt transportalternativ i framtiden och för att bibehålla ett lockande och rikt båtliv i Vänern och på Göta älv.

Vänersamarbetet vill betona att en nybyggnation av slussar även hänger samman med andra infrastrukturinvesteringar och åtgärder i stora delar av Vänerregionen. Vänern är klassad som riksintresse ur flera aspekter, bland annat för sjöfart och rörligt friluftsliv, vilket bör beaktas i samrådet. Det är av största vikt att byggnationen av nya slussar fortsätter enligt plan så att privata och offentliga satsningar på investeringar kopplat till sjöfarten kan ske som planerat.

En alternativ lokalisering av nya slussar som skulle innebära att farleden stängs helt i 2–5 år skulle medföra mycket stora negativa konsekvenser för Vänern, kommunerna längs Göta älv och Göteborg. Det finns en stor risk att handelssjöfarten på Vänern försvinner helt och för en hållbar utveckling i vår del av Sverige får det negativa konsekvenser på många sätt.

Ekonomiska konsekvenser

Det finns stor risk att ekonomiska investeringar som planeras i hamnarna kring Vänern riskerar utebli på grund av för stor osäkerhet kring sjöfartens framtida potential, vilket i sin tur minskar möjligheterna att ta emot större fartyg (som ju de nya slussarna ska åstadkomma) och därmed förloras kunder och affärer. Ägarkommunerna

till koncernen Vänerhamn AB planerar för stora offentliga investeringar i hamnområdena och bolaget behöver genomföra utvecklingsarbete de närmsta åren. Även privata hamnar i Vänern står i beredskap att satsa på utökad sjöfart. En konsekvensanalys som gjorts av WSP visar att de regionalekonomiska kostnaderna skulle uppgå till minst 4 miljarder kronor under de sju första åren om Vänersjöfarten avvecklas.

Det vore med andra ord förödande för Vänersjöfarten om farleden stängs, även under en kortare byggperiod, med stora ekonomiska förluster i förlorade affärer då gods måste transporteras på annat sätt. För vissa varuägare vid Vänern med omnejd är det inte ens möjligt att transportera godset på något annat sätt än sjövägen, vilket gör att en stängning av farleden äventyrar hela deras verksamhet och därmed skadar viktiga industriers tro på regionen. Att via Göta kanal eller annan vattenväg forsla gods anser Vänersamarbetet vara orealistiskt. Sannolikheten att tappa såväl befintliga kunder som potentiellt nya marknader för att skeppa gods på Vänern, Göta älv och internationella farvatten är närmast total vid en stängning av farleden.

Framkomligheten via Göta älv är också väldigt viktig för besöksnäringen. Vänern med omnejd är en uppskattad destination för besökare som kommer via båt, antingen från Göta älv eller från Göta kanal och även vidare till Dalslands kanal. Många småföretag, inklusive gästhamnarna, är beroende av goda förutsättningar för ett aktivt båtliv. Ett stort arbete med gemensamma satsningar i Vänern och Göta älv pågår när det gäller att utveckla båtturen och övrig besöksnäring. Det skulle få stora negativa konsekvenser för såväl de enskilda företagen som för stora delar av besöksnäringen i vattennära lägen om farleden stängs. Det aktiva båtlivet bidrar till attraktiva miljöer i gästhamnar, som i sin tur drar besökare på landsidan.

Sociala konsekvenser

Som nämnts hänger byggnationen av nya slussar i Göta älv ihop med platsutveckling och planering i flera av kommunerna kring Vänern, inte enbart de berörda kommunerna i Göta älv. Stora strategiska utvecklingsplaner som är kopplade till sjöfarten och djuphamnar finns framför allt i Karlstad, Kristinehamn, Lidköping, Otterbäcken, Vänersborg och Åmål. Här planeras för investeringar och i vissa fall flytt av djuphamnar till andra delar av städerna för att möjliggöra ytterligare stadsutveckling. Det ligger mycket arbete och långa plan- och utvecklingsprocesser bakom sådana planer. Vidare finns gästhamnar i många av Vänerns kommuner, som också ser stora möjligheter att utvecklas och investeringar görs och planeras för även här, av både privata och offentliga aktörer. För att de här framtidsplanerna ska realiseras är en försäkran om att Göta älv ska hållas öppen, även under en byggnation av nya slussar, därför av yttersta vikt. Det är inte bara arbetstillfällen som riskerar att försvinna eller utebli, utan även invånarnas förhoppningar om en positiv utveckling av deras lokalsamhällen.

Att välja ett alternativ som stänger farleden och bygger på osäkerheten kring både godstransporter sjövägen och framkomlighet för fritidsbåtar, blir ytterligare ett hinder för en hållbar utveckling och ett hot mot den regionala tillväxten.

Miljömässiga konsekvenser

Sjöfarten är det miljövänligaste alternativet att frakta gods, om man ser till volymer som kan fraktas samtidigt, i en och samma transport. I den nationella

godstransportstrategin finns ett tydligt mål om överföring av mer gods till sjöfart. Såväl rederier som hamnar ställer om till ännu mer miljövänliga verksamheter och med gemensamma krafter har Vänersjöfarten stora möjligheter att utvecklas och bidra till att uppfylla målet om överföring av gods.

Skulle ett alternativ väljas som innebär en stängning av Göta älv för sjöfart måste godset transporteras på annat sätt. Då järnvägen redan i dag har kapacitetsbrist kommer stora mängder gods att behöva fraktas på vägar kring Vänern, i Göta älvdalen och i Göteborg. Detta vägnät är redan mycket kraftigt belastat och det får stora miljömässiga konsekvenser om lastbilstransporterna ökar markant. Enligt beräkningar skulle det ge 110 000 fler lastbilstransporter och 375 fler tåg per år om sjöfarten bortprioriteras. Detta är inte möjligt med den infrastruktur som finns i dag och under slussarnas byggtid.

Satsningen på båtlivet och båtturen är också en del i en hållbar utveckling av besöksnäringen i Göta älv och Vänern, som riskerar att utebli om farleden stängs.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar inkomna synpunkter och beaktar dessa i den kommande processen.

Billerud Korsnäs

Trafikverket meddelade 2022-01-14 att de avser att åter utreda alternativet att bygga om befintliga slussar i Trollhätte kanal. Detta alternativ får betydande konsekvenser för Billerud Korsnäs AB:s verksamhet då det kan innebära ett stopp för sjöfarten i Göta älv i upp till 5 år.

Vikten av farleden för att undvika produktionsstörningar

Billerud Korsnäs vill understryka vikten av Göta älv för in- och utskeppning av gods till Gruvöns bruk. En stängning av farleden ökar risken för produktionsstörningar då möjligheterna till in- och utleveranser på båt försvinner under en lång tidsperiod.

Om alternativet att bygga i befintlig sträckning blir verklighet tvingas Billerud Korsnäs söka alternativa logistiklösningar. Detta är en process som kräver god framförhållning. Vid överflyttning av gods från båt till lastbil ökar de tunga transporterna på vägnätet. En oönskad effekt av alternativet kan därmed bli att trafiksäkerheten i Sverige minskar. Trafiksäkerheten för hela vägtransportsystemet bör beaktas vid den kompletterande utredningen av ombyggnation av befintlig slussled. Vidare kan Billerud Korsnäs ej ge några garantier för att skeppa godset via Göta älv när slussbygget väl är klart.

Förordat alternativ

Billerud Korsnäs förordar det alternativ som ej påverkar möjligheten för kommersiell trafik att obehindrat använda nuvarande farled samt innebär minst risk för produktionsstörningar på Gruvöns bruk, det vill säga alternativ Nord.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

Trollhättan Energi AB

Koncernen (Trollhättan Energi AB med dotterbolaget Trollhättan Energi Elnät AB) kommer att kräva ersättning för onyttigblivna VA-anläggningar samt för extra kostnader som uppstår för koncernen med anledning av att befintlig anläggning eller rättighet (servitut, ledningsrätt eller liknande) påverkas av projektet. Koncernen kommer också att kräva ersättning för rättsligt biträde vid handläggningen av tillståndsärendet i domstol.

Trollhättan Energi AB

Trollhättan Energi AB är huvudman för den allmänna vatten- och avloppsanläggningen i Trollhättans kommun.

För båda alternativen finns viktiga ledningar och tunnelsystem. Även ledningssystem och tunnelsystem utanför berört område kan komma att påverkas av verksamheten, exempelvis genom vibrationsalstrande arbeten. Eftersom Trollhättan Energi AB:s intressen betraktas som motstående intressen i prövningen i mark- och miljödomstol begär Trollhättan Energi AB att Trafikverket utförligt utreder och i ansökan till mark- och miljödomstolen redogör för hur den dagliga driften kan upprätthållas, plan för hur ledningsomläggning ska genomföras och hur övriga ledningar och bergtunnlar kan skyddas från påverkan.

Det är av stor vikt att Trollhättan Energi AB:s VA-anläggningar bibehåller sina funktioner både under och efter genomförandet för att Trollhättan Energi AB ska kunna uppfylla sin skyldighet att tillhandahålla VA-tjänster utifrån lagen om allmänna vattentjänster inom VA-verksamhetsområdena. För detta kommer omfattande omlägningsarbete att erfordras.

I det fortsatta arbetet behöver Trollhättan Energi AB bli involverade och ges möjlighet att påverka genomförandet med kontroller och skyddsåtgärder för att minimera risken för allvarlig störning av vår förmåga att leverera dricksvatten, omhänderta spillvatten och avleda dagvatten för anslutna kunder samt säkerställa fortsatt funktion av anläggningen.

Trollhättan Energi AB ansvarar även för stadens verksamhet för avfall och återvinning. Trollhättan Energi AB har ett kommunalt avfallsansvar enligt 15 kap. 20 och 20a §§ miljöbalken. Utifrån samrådsunderlaget bedömer Trollhättan Energi AB att det finns en risk att framkomligheten för bolagets tömningsfordon kan påverkas under anläggandet av en ny sluss till närgränsande fastigheter. I det fortsatta arbetet bör Trollhättan Energi AB bli involverad för att finna alternativa lösningar så att avfallsansvaret kan upprätthållas även under anläggandet.

För Trollhättan Energi AB:s verksamhet inom stadsnät påverkar båda alternativen. I det södra alternativet påverkas nätet i Skoftebyn samt kabel ner till själva slussanläggningarna på Åkerssjövägen. I det norra förslaget påverkas kanalisationen ner mot Västergärdet och senare mot slussarna och slusskaféet. Det krävs samordning med Stadsnät i båda alternativen men i övrigt har Trollhättan Energi AB inget att erinra.

Trollhättan Energi Elnät AB

Trollhättan Energi AB ansvarar för elnät, genom dotterbolaget Trollhättan Energi Elnät AB, i stora delar av Trollhättans kommun med omnejd.

Utifrån samrådsunderlaget bedömer Elnät att påverkan på elnätsverksamheten främst finns i det södra alternativet där Elnät har en hel del nät, vilka kommer raseras. Det norra alternativet ligger inte inom Elnäts koncessionsområde och därmed påverkas inte elnätsverksamheten. För att kunna göra ett fullgott ställningstagande behöver vidare utredning tillsättas i samråd med Trollhättan Energi Elnät AB i det södra alternativet. Ur ett elnätsperspektiv föredrar Elnät därmed det norra alternativet.

Sammanfattande bedömning

Koncernen kan utifrån nu presenterat samrådsunderlag inte meddela någon principiell inställning eller avge några synpunkter. För att kunna avge en principiell inställning och närmare utvärdera konsekvenserna respektive alternativ medför för koncernen behöver alternativen utredas ytterligare i samråd med koncernen.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar inkomna synpunkter och beaktar dessa i den kommande processen. Trafikverket kommer under det fortsatta arbetet ha dialog med Trollhättan Energi AB.

Göteborgs stad (Trafikkontoret, Kretslopp och vatten, Miljöförvaltningen)

Göteborgs stad ser positivt på anläggandet av nya slussar i Trollhättan, då en effektiv och fungerande farled är en förutsättning för att kunna främja en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart.

Följande punkter lyfter Göteborgs stad fram:

- Göta älv är en viktig råvattentäkt. Det finns därför ett behov av krav och skyddsåtgärder för att minimera risken för olyckor och att föroreningsbelastningen på älven ska bli så liten som möjligt.
- Planerade arbeten kommer att genomföras inom det område som föreslås omfattas av nya vattenskyddsföreskrifter (vattenskyddsområde för Göta älv och Vänersborgsviken). Det behöver därför finnas en handlingsplan för olyckor för att minimera risk för påverkan.
- Utredning för minimering av föroreningsspridning i byggfas bör bifogas tillståndsansökan.
- Hänsyn till miljö kvalitetsnormer, vattenskyddsföreskrifter och fartygstrafikens miljöpåverkan ska bedömas.
- Till kommande ansökan bör utredning av miljökonsekvenser av större fartyg i älven bifogas. Större fartyg kan påverka råvattenkvaliteten negativt. Effekter av

vågsvall kan ha en betydande påverkan på bland annat bottenfauna och grunda strandängar som utgör reproduktionslokaler för fisk.

- Utredning för minimering av förorenings spridning i byggfas bör bifogas.
- Göteborgs stad anser att ändamålsenliga lösningar för hela stråket Vänern-Västerhavet behöver säkerställas och samordning av projekt längs sträckan krävs.
- I det kommande arbetet utreds vilka åtgärder som krävs för att skydda Göta älv och andra vattenmiljöer under byggtiden. För att minska påverkan på vattenmiljöer eftersträvas så långt det är möjligt att utföra arbeten i torrhet vilket minimerar grumling av vattnet. Vissa arbeten i vatten kan skada vattenlevande organismer genom tryckvågor. Åtgärder som syftar till att minimera sådana skador ska därför tas fram.
- Göteborgs stad önskar få möjlighet att lämna yttrande på framtida kontrollprogram, och vill även ta del av resultaten från kontrollprogrammet under själva byggfasen, och vara en dialogpart i utvärderingen.
- Göteborgs stad önskar också att det i ansökan ska framgå om åtgärderna påverkar tappning och flödet i Göta älv. Göteborgs stad önskar att även fortsatt vara remissinstans för detta ärende.
- Göteborgs stad ser behov av att Trafikverket tar ett samlat grepp kring trafikledningen i Göta älv på lång sikt, så att en ökad sjöfart på farleden kan ske i samklang med omgivningens utveckling. Ändamålsenliga lösningar för hela stråket Vänern-Västerhavet behöver säkerställas, till exempel var större fartyg måste kunna mötas och om detta krävs på hela sträckan i relation till ingreppen det kan innebära lokalt.

Trafikverkets kommentar

Synpunkterna tas med till framtagande av tillståndsansökan för vattenverksamhet och behandlas i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). Trafikverket kommer efter att tillstånd erhållits att ta fram kontrollprogram i samråd med berörda tillsynsmyndigheter.

Miljöpartiet de gröna i Trollhättan

Miljöpartiet i Trollhättan anser att de två alternativ som har presenterats båda har betydande negativ påverkan på såväl människor som natur och kultur. Dessa värden får inte förringas.

Miljöpartiet oroar sig för att ett kortsiktigt ekonomiskt vinstintresse för sjöfartsindustrin prioriteras framför ett långsiktigt perspektiv, som tar solidariska hänsyn till djur och natur och kommande generationer. Frågan måste ses i ett hundraårsperspektiv, om inte längre, och därför förordar Miljöpartiet det alternativ som innebär minst negativ påverkan på natur, kulturhistoriska värden och människors

vardag. Därför vill Miljöpartiet i Trollhättan se en förutsättningslös utredning om en ombyggnation av den befintliga slussleden.

I övrigt instämmer Miljöpartiet i Trollhättans stads samrådsvar.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

Valmet AB

Valmets Yankee cylindrar har en vikt på uppemot 210 ton och en diameter på upp till 7 meter. Att transportera dessa på väg är därför helt omöjligt från Karlstad då en sådan transport inte går att genomföra eller tillåts i vårt samhälle och infrastruktur. En fungerande Vänersjöfart är därför helt avgörande för leveranser till företagets kunder som är spridda över världen.

Det finns heller inget annat alternativ än att ta emot delarna till en stålyankee via Vänersjöfarten. Företaget är alltså helt beroende av fungerande Vänersjöfart för både import och export.

En längre stängning av slussarna skulle vara helt förödande för de största delarna av Valmets verksamhet, som därmed inte skulle kunna bedrivas vidare. Valmet sysselsätter idag omkring 1 200–1 300 personer, om man inkluderar konsulter och underleverantörer, vilket gör Valmet till Karlstads största privata arbetsgivare.

Dessa katastrofala effekter har också redan utretts i den regionalekonomiska konsekvensanalysen 2016 som finns som grund för beslutet att bygga en helt ny slussled bredvid den befintliga som är uttjänt år 2030 (Referat från regionalekonomisk konsekvensanalys (utförd av WSP Analys & Strategi)).

Ekonomiska effekter

De mätbara effekter som direkt kunnat härledas till en avveckling av handelssjöfarten på Vänern är delvis kopplade till Valmets gjuteri i Karlstad, delvis till ökade transportekonomiska kostnader för samhället. De regionalekonomiska kostnaderna som skulle uppstå vid en avvecklad Vänersjöfart uppskattas därmed till drygt 4 miljarder kronor de första sju åren.

Slutsatser kring vad en längre stängning av slussarna skulle innebära:

- Minskad BRP på cirka 500 miljoner kronor per år
- Sysselsättningsstöd och inkomstbortfall på 53 miljoner kronor per år
- Ökade samhällskostnader på grund av ökad lastbilstrafik uppgående till ungefär 20 miljoner kronor per år
- Ökad trängsel och minskad framkomlighet på vägnätet runt Vänern
- Dyrare transporter för konkurrensutsatt exportindustri

- Mindre geografisk marknad för exportföretagen
- Specialistkompetens försvinner, klustret utarmas

Valmet har en väl fungerande lokal logistik med 200 meter från Yankeeverkstaden till hamnkranen i Lambergskanalen som tar produkterna ut till företagets kunder som återfinns i alla världsdelar. Denna väl fungerande logistik är en förutsättning för att kunna bedriva denna verksamhet och konkurrera på en global marknad med hård konkurrens.

Valmets mjukpappersmaskiner och långa historia inom pappersindustrin sätter hela Sverige på kartan med världsledande hållbar teknik och bidrar till viktiga arbetstillfällen. Då alternativ Syd innebär att sjötrafiken med stor sannolikhet kommer behöva stängas av under längre perioder innebär det att all Vänersjöfart kommer stå stilla.

Konsekvenserna för Valmet blir redan vid en månads avstängning mycket stora då Valmet inte kan leverera ut Yankee-cylindrarna utan fungerande Vänersjöfart.

Valmet förespråkar alternativ Nord då påverkan på Vänersjöfarten under byggtiden förväntas vara liten.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

Skaraborgs kommunalförbund

Att utveckla en bättre framtida sjöfartsled i Trollhätte kanal är en viktig långsiktig infrastrukturinvestering och ett komplext byggprojekt. Nya slussar på en ny plats i Trollhättan får stora konsekvenser för staden, invånarna, natur och kulturmiljöer – oavsett var den nya placeringen blir. Samtidigt är nyttan i den framtida potentialen för Vänersjöfarten viktig för näringslivets möjligheter att frakta gods på ett hållbart sätt, liksom att trafiken i möjligaste mån kan upprätthållas under byggtiden. Skaraborgs 15 kommuner är engagerade i arbetet med att flytta över gods från väg till järnväg och sjöfart. Skaraborgs kommunalförbund vill säkra Vänersjöfarten som transportalternativ i framtiden liksom möjliggöra för fortsatt aktivt båtliv i Vänern och Göta älv.

Skaraborgs kommunalförbund ser det som väsentligt att det alternativ som väljs i rimligaste mån bör ge:

- Minst störning för sjöfarten och näringslivets transporter under byggtid
- En så kort byggtid som möjligt
- Hög kostnadseffektivitet och goda samhällsekonomiska förutsättningar
- Bra förutsättningar att stärka sjöfartens konkurrenskraft gentemot övriga transportslag genom kortare ledtider, det vill säga snabbare slussning och större fartyg

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

Värmlands båtförbund

Värmlands båtförbund har diskuterat frågan tillsammans med Skaraborgs båtförbund och Väneren väst Dalslands kanals båtförbund. Tillsammans företräder dessa båtförbund mer än 12 000 fritidsbåtsägare. Värmlands båtförbund förespråkar det norra alternativet på grund av:

- mindre miljöpåverkan
- lägre byggkostnad
- mindre påverkan för befintliga fastigheter
- mindre påverkan för den yrkesmässiga sjötrafiken under byggnation

Fritidsbåtagarna tycker att en mycket viktig sak är att det finns bra väntbryggor i anslutning till slussarna. Dagens båtar har höga fribord vilket gör att flytbryggor i många fall är olämpliga och skapar risk för personskador när det blir för högt att hoppa. Fasta bryggor där det är lätt att kliva av båten är ett måste liksom möjligheten att komma i land från bryggan.

Ett mycket starkt önskemål är att det byggs ändamålsenliga gästhamnar utmed farleden, utrustade med wc, duschar samt om möjligt el och vatten på bryggorna. Om bryggorna förses med Y-bommar måste dessa vara tillräckligt långa så att det går att förtöja på ett säkert sätt. Förslag på platser där gästhamnar kan anläggas:

- vid slussen i Vänersborg, i bassängen ovanför slussen
- vid slussarna i Trollhättan, i direkt anslutning till slussarna
- vid slussen i Lilla Edet, direkt ovanför slussen
- vid någon lämplig plats mellan Lilla Edet och Göteborg
- i anslutning till Marieholmsbron eller Hisingsbron

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

Kraftstaden fastigheter Trollhättan AB

Kraftstaden kommer inte ta ställning i lokaliseringsfrågan.

Kraftstaden äger fastigheterna Nohab 2 och 6 (Innovatum District) som ligger i direkt anslutning till Bergkanalen och som kan bli berörda samt fastigheter som indirekt kan bli berörda i samband med den byggtrafik som kommer att ske i samband med utbyggnaden.

I detta skede förstår Kraftstaden att alla möjliga konsekvenser inte är utredda och förutsätter att få ta del av den fortsatta projekteringen. Kraftstaden deltar gärna i den fortsatta processen.

Vårt yttrande blir att:

- Kraftstaden och våra hyresgäster inte blir negativt påverkade av utbyggnaden.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

Riksbyggen

Riksbyggen har genom marköverlåtelseavtal med Trollhättans kommun förvärvat (men ännu inte tillträtt) fastigheterna Charmören 1 och Nysätra 1 där Riksbyggen har för avsikt att uppföra bostäder. Riksbyggen beviljades bygglov för åtgärderna 2019. Försäljning av bostäderna startade 2020 och företagsledningen beslutade om byggstart i december 2020. Någon byggstart har emellertid inte påbörjats på grund av den osäkerhet som uppstått med anledning av att slussledens nya sträckning ännu inte är känd.

För det fall den slutliga placeringen av slussarna i sig inte påverkar detaljplaneområdet måste det beaktas att den nya placeringen kommer att flytta strandskyddets utbredning. I samrådsunderlaget redovisas endast strandskyddets utbredning för befintlig slussled men däremot saknas en redovisning av den möjliga nya utbredningen av strandskyddet för alternativ Syd och hur det kommer påverka närliggande fastigheter.

Åkerssjövägen leder trafik genom planområdet till befintlig sluss och vidare. Hur vägen kommer påverkas av alternativ Syd framgår inte i samrådsunderlaget. Däremot redovisas ett område för en ny bro invid planområdet men huruvida den ska ansluta till Åkerssjövägen eller ej framgår inte. Riksbyggen önskar därför ett förtydligande avseende projektets påverkan på Åkerssjövägen och avsikterna för den planerade bron.

Om alternativ Syd väljs och detaljplanen kan genomföras som den nu är utformad kommer projektets byggtid ändå vara lång, enligt samrådsunderlaget cirka 7–8 år efter det att alla tillstånd finns på plats. Projektet kommer oundvikligen att medföra omfattande störning för de framtida boende inom Charmören 1 och Nysätra 1 bland annat i form av buller och vibrationer samt omfattande transporter av massor. I samrådsunderlaget nämns endast villaområdet i detta avseende, någon bedömning av påverkan på de framtida boende inom Charmören 1 och Nysätra 1, som kommer bo i direkt anslutning till byggnationsområdet, har inte redovisats. Inte heller redovisas potentiell påverkan på framtida byggnader inom Charmören 1 och Nysätra 1 vad gäller exempelvis risk för sättningar och andra skador som projektet kan komma att orsaka.

Det noteras att det i samrådsunderlaget står att "i de delar befintliga detaljplaner berörs av slussutbyggnaden behöver dessa upphävas och nya detaljplaner upprättas". Här behövs ett förtydligande om det endast avser de äldre detaljplanerna från 1946–1976 eller om Trafikverket även har för avsikt att detaljplanen för Charmören 1 och

Nysätra 1 ska upphävas och en ny plan upprättas, vilket självfallet skulle få stora konsekvenser för Riksbyggen.

Sammanfattningsvis anser Riksbyggen att alternativ Syd i den nu aktuella utformningen riskerar att få omfattande negativa konsekvenser för de fastigheter som Riksbyggen förvärvat och att detaljplanen som möjliggör 40 nya bostäder riskerar att inte kunna genomföras. Vidare anser Riksbyggen att det i samrådsunderlaget saknas tillräcklig utredning och beskrivning av hur fastigheterna Charmören 1 och Nysätra 1 med tillhörande detaljplan kommer påverkas av alternativ Syd, både under byggtiden samt efter det att projektet har slutförts. Slutligen vill Riksbyggen, för det fall alternativ Syd trots allt väljs, att det fortsatta arbetet med utredningsområdet, särskilt då Trafikverket väljer de delar av korridoren som ska tas i anspråk (samrådsunderlaget s. 22), beaktar och tar hänsyn till gällande detaljplan för Charmören 1 och Nysätra 1.

Riksbyggen vill även bjuda in Trafikverket att genomföra enskilt samråd med Riksbyggen för att diskutera hur alternativ Syd kan genomföras utan att begränsa utbyggnaden av detaljplan Skoftebyn 1:1. För det fall utredningsområdet i anslutning till planområdet kan minskas och Riksbyggen erhålla lugnande besked om potentiell påverkan i övrigt finns det eventuellt en möjlighet att Riksbyggens bostadsprojekt kan genomföras även om Trafikverket väljer att gå vidare med alternativ Syd.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar inkomna synpunkter och beaktar dessa i den kommande processen. Trafikverket kommer under det fortsatta arbetet ha dialog med Riksbyggen.

Föreningen Svensk sjöfart

Föreningen Svensk sjöfart (FSS) har tagit del av det yttrande som inlämnats av ”Vänersamarbetet” – ett yttrande som FSS står bakom.

Att farleden stängs av i 2–5 år är inte bara förödande för handelssjöfarten och hamnarna utan också för det arbete som pågår i Sverige att, som en del i att klara miljö- och klimatmål, verka för att mer gods och passagerare ska transporteras på fartyg.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

Vänerhamn AB

Vänerhamn AB befärar att handelssjöfarten i Vänern inte överlever längre stopp vid byggandet av de nya slussarna, vars enda egentliga syfte är att stärka sjöfarten, och konstaterar att alternativ Syd därför kan uppfattas som ett direkt hot mot Vänersjöfarten, det sjötransportberoende näringslivet i regionen och, allra ytterst, miljön.

Omfattande störningar eller en total avstängning av farleden riskerar att få konsekvenser som direkt motverkar statens uttalade mål för överflyttningen av gods från väg till sjö. Ett alternativ som innebär att den till riksintresse utpekade farleden

stängs leder sannolikt till att gods permanent flyttas till väg och järnväg i en region med ett redan överbelastat transportnät.

Vidare vill Vänerhamn AB understryka vikten av en effektiv och snabb besluts- och tillståndsprocess då långsiktig trovärdighet är en viktig parameter i överflyttningsprocessen och påverkar ett flertal viktiga satsningar på infrastruktur och affärsmöjligheter för kommunerna och näringslivet i Vänerregionen.

Utifrån de i presentationsmaterialet angivna alternativen och dess konsekvenser förordar därför Vänerhamn AB alternativ Nord.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

Centerpartiet i Trollhättan

Centerpartiet ställer sig positiva till byggande av ny sluss som säkrar Vänersjöfarten för lång tid framåt. Det är av yttersta vikt för både turism och företagens framtid i Trollhättan och längs hela Vänern.

Eftersom Trafikverket nu genomför kompletterande utredningar, vilket Centerpartiet ställer sig helt bakom, önskar man att samrådstiden förlängs så att alla berörda parter får ta del av all fakta innan slutgiltigt beslut tas. Båda de föreslagna dragningarna av slussarna innebär stor påverkan på viktiga kultur- och naturvärden i Trollhättan. Därför bör ett sådant här stort beslut vara så väl underbyggt som det bara går.

En annan viktig aspekt Centerpartiet vill att man tar mer hänsyn till är miljön för de boende i närområdet under byggtiden. Att transportera stora mängder sprängsten via lastbil kommer innebära stora utsläpp, buller och en svår trafikmiljö. Om möjligt anser Centerpartiet att transport via älven bör utredas ytterligare.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

Riksföreningen Gästhamnar Sverige

Riksföreningen Gästhamnar Sverige (RGS) är branschorganisation för Sveriges officiella och godkända gästhamnar med cirka 420 medlemshamnar. Föreningen drivs av kommuner, privata företag samt föreningar.

Om det fortsatt ska vara en trafikkanal mellan Göteborg och Vänern behöver slussar byggas om och bytas ut. Dessa investeringar skapar en starkare sjöfart och en ökad maritim turistisk attraktion. RGS ställer sig bakom detta då detta innebär modernare, säkrare och bättre anpassade slussar som inte bara möter yrkessjöfarten utan även fritidsbåts- och passagerarsjöfarten. Detta ligger samtidigt i linje med de nationella strategier som tagits, där ökade och hållbara satsningar ska ske rörande sjötrafik och järnväg. Sverige är samtidigt en av Europas största maritima destinationer där bland annat Sveriges Blå band med Göta kanal, Kinda kanal, Vättern, Vänern, Dalslands kanal och Göta älv (Trollhätte kanal) är en attraktion, rekreationsmiljö och ett starkt seglationsområde med många besöksanledningar.

Denna del av Sveriges maritima destinationer skapar sysselsättning och innovativa näringar. Över 80 gästhamnar i området kommer att beröras, liksom passagerartrafik mellan Göteborg och Stockholm samt dagligen pågående handelssjöfart till Väner och dess 5 yrkeshamnar.

I dag satsas det stort på besöksnäringen i Sveriges populära inlandsfarvatten och det görs stora investeringar i såväl anläggningar och infrastruktur som organisation. Göta kanal har som turistkanal erhållit/erhåller stora statliga stöd för omfattande ombyggnader och renoveringar. Detta sker också med regionala och kommunala stöd i Dalslands kanalsystem som också är en stark och välbesökt turistkanal i Sverige. Kanalsystemen har skapat en stark besöksnäring med behov av ökad fritidsbåttrafik.

37–40 procent av alla de besök som sker i Sveriges gästhamnar är utlandsflaggade båtar. Dessa fritidsbåtar kan i RGS:s statistik extra tydligt ses i de svenska inlandsfarvattnen, då främst på sträckan mellan Göteborg och Mem (Söderköping), Sveriges Blå band (Göta kanal) som skär igenom Sverige från väst till öst och med Sveriges två största sjöar Väner och Vättern. En stor andel av Sveriges fritidsbåtflotta återfinns samtidigt i dessa områden.

RGS ställer sig bakom Trafikverkets uppfattning i frågan om nya slussar i Göta älv, då detta kommer stärka Sverige som en stark maritim destination och säkerställa en fortsatt yrkessjöfart i Väner.

Det är nu av största vikt att inkludera fritidsbåttrafiken och besöksnäringen i pågående utredningar, då det vid en nybyggnation i exempelvis befintlig slussled (som nu utreds igen) kommer innebära ett stopp i flera år. Detta enligt redan tidigare utredning som gjorts av Trafikverket och som nu kommit till stånd efter skrivelse från Trollhättans stad och som utreds igen.

RGS förutsätter:

- Att det i arbetet tas fasta på fritidsbåtarnas möjligheter att färdas mellan Göteborg och Mem (Söderköping).
- Att man i sitt utredningsarbete gör konsekvensutredningar och konsekvensbeskrivningar av påverkan på besöksnäringen mellan Göteborg, Mem (Söderköping), Väner–Vättern och de två kanalsystemen Göta kanal och Dalslands kanal som också kommer påverkas av rejält minskad fritidsbåttrafik.
- Att man utreder vem som tar det ekonomiska ansvaret och konsekvenserna vid eventuella nedläggningar av gästhamnar och lokala serviceverksamheter inom båtbranschen, detaljhandel och restauranger.
- Att man utreder vad som händer med det befintliga båtlivet, som kommer söka sig ut på våra kuster, liksom påverkan på båtplatsbehov, vinterplatser.
- Att man utreder vad tappet av utländska gäster medför och hur man ska kunna återfå detta efter kanske 3–5 års stängning av sträckan Göteborg–Mem (Söderköping).

- Att man utreder ett möjligt ekonomiskt stöd för verksamheter/sysselsättning som kommer att påverkas. Många verksamheter kan komma att gå i konkurs.
- Att Trafikverket/Sjöfartsverket i ett mycket tidigt skede bjuder in alla berörda parter och förmedlar delmål för kommande infrastruktursatsning i Göta älv.



Avslutningsvis anser RGS att det är av största vikt att samrådet:

- Tar fasta på vikten av att ta fram professionella konsekvensbeskrivningar som tar fasta på helheten, då det berör många kommuner och näringar mellan Göteborg och Söderköping.
- Tar hänsyn till minsta påverkan på miljö, boende och det turistiska kulturarvet: ett blått band i Sverige, ett kulturarv som också många får sin inkomst från och som ger Sverige en framskjuten placering som en stark besöksanledning internationellt.

RGS har sammanställt 2021 års nationella statistik för gästhamnar och ställer gärna dessa underlag till förfogande i vad RGS tar för givet blir en professionell konsekvensutredning av detta viktiga investeringsprojekt som påverkar många kommuner, näringsliv, sysselsättning och vår framtid som en stark och hållbar sjöfartsnation i Europa.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

Norra Älvsborgs räddningstjänstförbund

Avseende sträckning och innehåll i miljökonsekvensutredning

Förbundet har inga åsikter avseende de olika sträckningsalternativen. Då de befintliga slussarna är att se som farlig verksamhet enligt 2 kap. 4§ Lagen (2003:778) om skydd mot olyckor med anledning av risken för dammhaveri så är det önskvärt att

miljökonsekvensbeskrivningen innehåller en riskanalys avseende risken för dammhaveri och olyckor som kan leda till dammhaveri.

Vidare bör miljökonsekvensanalysen innehålla en släckvattenutredning för hur släckvatten från bränder i fartyg som trafikerar slussen ska tas om hand.

Avseende tillgänglighet för räddningstjänst

Förbundet önskar att ytor för räddningstjänstens tillgänglighet i närhet till slussen dimensioneras så att ett höjdfordon kan ställas upp, både avseende markens bärighet och yta. Detta för att kunna använda höjdfordon och vattenkanon för utvändigt släckning av ett fartyg i brand.

Avseende olyckor med nya typer av fartyg

De nya slussarna kommer medföra att större fartyg trafikerar Trollhätte kanal. En av riskerna med den tillkommande sjöfarten är oljeutsläpp från fartygen, exempelvis vid en blackout från ett fartyg eller grundstötning. För att förhindra utsläpp av olja från fartyg läggs styrande länsor generellt runt fartyget och om olja undslipper denna invallning kan extra styrande läns behöva läggas nedströms för att styra in utsläppet till land.

Förbundet förfogar själva över 300 meter styrande läns. Denna mängd kommer med de ökade fartygsstorlekarna endast att räcka till för den initiala inläsningen runt fartyget. Vid de tidigare måtten på de största fartygen har förbundet kunnat lägga styrläns på ungefär 50–70 meter nedströms fartyget. Detta betyder att förbundets förmåga att genomföra räddningsinsatser kommer försämrats eftersom en större andel av vår skärmläns kommer att behöva användas för att göra en länsning runt ett läckande fartyg.

Utöver förbundets egen förmåga kan ytterligare förstärkningsresurser erhållas. Det tar dock en viss tid innan dessa kan vara på plats, med anledning av transporter och larmning.

Förbundet anser att den prövade vattenverksamheten medför behov av ytterligare oljeskyddsresurser i form av styrande läns och tillbehör. Dessa bör säkerställas med egen beredskap hos verksamheten eller tillföras förbundet. Vidare kan skyddet av slussarna vid oljeutsläpp stärkas genom att anordna fasta fästpunkter för läns på strategiska platser i samband med byggnationen av slussarna.

Avseende brandskydd och slussar

Under 2020 genomfördes samverkansövningar mellan förbundet och Sjöfartsverket. Övningarna genomfördes i form av diskussioner där ett scenario som avhandlades var brand i fritidsbåt som slussas. Under denna övning framkom osäkerheter om huruvida personer kommer att hinna utrymma betongtråget om en fritidsbåt börjar brinna när slussen står i lågvattenläge. Detta är ett relevant scenario att undersöka för att dimensionera slussen så att personer hinner utrymma betongtråget.

Avseende kameror

Förbundet önskar tillgång till eventuella kameror som sätts upp för övervakning av slussen. Detta så att förbundets ledningscentral kan skapa sig en lägesbild i samband med eventuella olyckor så att rätt räddningsenheter larmas.

Avseende skydd mot olyckor under byggtid

Under byggtiden bör en insatsplan upprättas av verksamheten. Vidare bör det på plats finnas egna läsningsresurser under byggtid för att ta hand om eventuella mindre utsläpp som kan ske under byggnation.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar inkomna synpunkter och beaktar dessa i den kommande processen. Trafikverket kommer under det fortsatta arbetet ha dialog med Norra Älvsborgs räddningstjänstförbund.

Strömma turism och sjöfart AB

Utifrån samrådsunderlaget tycker Strömma att det saknas några perspektiv och har utifrån detta sammanställt nedanstående punkter som en frågelista/kravlista till projektet:

- Det saknas en utredning om hur trafiksituationen påverkas under byggtiden.
 - Strömma kräver att under hela verksamhetssäsongen 1 maj till 30 september kunna bedriva verksamhet (det vill säga kunna trafikera det berörda området).
 - Strömma behöver kunna trafikera dagtid mellan 09.00 och 16.00.
- Kommer det bli några trafikbegränsningar under arbetet?
 - Strömma behöver kunna trafikera området med fartyg som är 32 meter långa, 7 meter breda och har ett djupgående på 3 meter. Fartygen behöver en fri höjd om 13 meter för att kunna passera.
 - Om vår trafik blir helt eller delvis begränsad kommer Strömma kräva stilleståndsansättning för motsvarande period.
- Trafikanalys för utrymme för sväng utan att krocka i den framtida konstruktionen krävs. Strömma har gamla fartyg med mycket begränsad manöverförmåga.
- Säker framkomlighet måste säkerställas då Strömma ser en ökad risk för tillgängligt djup på grund av slamning.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

Dalslands kanal AB

Med anledning av de pågående utredningarna kring upprustning av slussarna i Trollhättan vill Dalslands kanal AB göra projektägarna Trafikverket och Sjöfartsverket uppmärksamma på de allvarliga konsekvenser en stängning av trafiken genom Trollhättan, om än under en begränsad tid, skulle få för Dalsland och besöksnäringen i Dalsland och västra Värmland.

- Dalslands kanal genomförde 2021 drygt 34 000 slussningar relaterat till besöksnäringen. Dalslands kanal är det största besöksmålet i området och en viktig infrastruktur som besöksnäringen vilar på. Många verksamheter är helt beroende av den trafik som sker på kanalen och den attraktionskraft detta skapar för landburen turism.

- Dalslands kanal AB har fått tydliga direktiv från ägarna att utveckla verksamheten affärsmässigt samt bidra till regional utveckling av besöksnäringen. Under de senaste åren har kanalbolaget trots pandemin utvecklat affären och ökat sin försäljning med cirka 50 procent. Det finns en stor potential att öka "rundresandet" via västkusten och Norge, vilket är helt beroende av att båtarna kan gå genom Göta älv till Vänern och vidare upp i Dalslands kanal.
- En stängning av vattenleden från havet in i Vänern under en period skulle markant påverka besöksnäringen negativt och riskera att den återhämtning som nu pågår efter pandemin avstannar och därmed göra att ett antal aktörer inte överlever. I ett område där besöksnäringen utgör en betydande del av försörjningen för mindre företag på landsbygden vore detta förödande.

Avslutningsvis vill företaget understryka att det enda acceptabla alternativet för Dalslands kanal och besöksnäringen är att befintliga slussar hålls öppna för trafik under den period som de nya slussarna byggs.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

4.4. Yttranden från allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda

Ett stort antal personer har lämnat samma eller liknande yttranden. Dessa synpunkter har samlats ihop under frågeställningar/rubriker nedan där svar redovisas.

Varför går det inte att renovera dagens slussar i stället för att bygga nya?

Dagens slussar har renoverats och förstärkts många gånger under de drygt hundra år de varit i bruk. Men nu är det inte längre tekniskt möjligt att renovera dem på ett sätt som ger långsiktig hållbarhet. Betongkonstruktionen har i stora delar urlakats över tid och går inte att förstärka så att slussarna uppnår dagens krav på hållfasthet och därmed kan fungera som de ska.

Vart tar överskottsmassor vägen och var kommer transportvägarna att gå?

I det fortsatta arbetet kommer masshantering att utredas. Massorna kan till exempel komma att användas i andra projekt, säljas eller läggas på deponi. Platser för mellanlagring och transportvägar kommer också att utredas i nästa skede. Slutdestinationen för schaktmassorna är avgörande för vilket transportsätt som väljs. Tillfartsvägar kommer att hållas öppna tills ersättningsvägar anlagts.

Varför byggs slussleden inte i 1800 eller 1844 års sträckning (alternativ Mitt)?

I Trollhättan är slussområdet klassat som riksintresse för kulturmiljö – det ses alltså som så pass unikt ur kulturmiljöperspektiv att det är av intresse för hela landet att bevara.

De gamla slussarna ligger inom statligt byggnadsminne, vilket betyder att regeringen har bestämt att de ska skyddas eftersom de är en viktig del av kulturarvet. Tillsynsansvaret ligger hos Riksantikvarieämbetet. Åtgärder som skadar byggnadsminnet är inte tillåtna och kan endast utföras efter dispens från Riksantikvarieämbetet.

Varför behövs större slussar?

Dagens slussar är för små för den sjötrafik som trafikerar farleden i dag. Fartyg som är längre än 82 meter måste begära dispens för att få passera dagens slussar.

Över tid går utvecklingen mot allt större fartyg. Drivande i denna process är ytterst att hitta kostnadseffektiva transporter där energieffektivitet utgör en del. Samtidigt blir befintlig fartygsflotta allt äldre och därmed minskar på sikt utbudet av fartyg som kan trafikera Väneren. För IVV-fartyg (Inre vattenvägar) i Europa är trenden densamma: fartygen blir allt större men standarder för kanalsystemet i Europa sätter gränserna.

Med större slussar kan vi säkerställa:

- Dagens sjötrafik
- En framtida utveckling under slussarnas livstid (120 år)
- En anpassning och uppgradering till Europa-standard (farledsklass Va)

Därtill skapas förutsättningar för en ökad överflyttning från väg/järnväg vilket sannolikt ger minskade transportkostnader. Det ger bättre förutsättningar för näringslivet i regionen.

Hur är beräkningarna/prognoserna gjorda för förväntad trafik? Hur är prognosen för godsökningen gjord?

Trafikverket har regeringens uppdrag att ta fram och tillhandahålla trafikprognoser för alla trafikslag inom såväl persontrafik- som godstransportsektorn. Tanken är att försöka identifiera problem och brister i dagens och morgondagens infrastruktur och utvärdera förslag på lösningar. Godsprognoserna görs med hjälp av godstransportmodeller som är baserade på dagens transport- och resandemönster. Som indata till modellerna krävs bland annat uppgifter om nutida och framtida infrastruktur, trafikering och kostnader. Dessutom krävs information om hur omvärldsförutsättningar såsom befolkning, ekonomisk utveckling, bränslekostnader med flera kan förväntas utvecklas. Denna information hämtar Trafikverket från andra officiella och väletablerade källor såsom exempelvis Statistiska centralbyråns, SCB, befolkningsprognoser och Finansdepartementets Långtidsutredningar.

Tillväxten i godsprognosen bygger på Konjunkturinstitutets referensscenario för Sveriges ekonomi till år 2040 (med en utveckling i kronor per varugrupp), i kombination med en prognos för hur varornas värde (i kronor per ton) förändras över tid.

Varför ska vi satsa på sjötransporter?

Sjötransporterna är av strategisk betydelse för näringslivet i regionen, och helt avgörande för viss industriverksamhet. Utan sjöfart anses sårbarheten i transportsystemet öka och konkurrensen mellan trafikslagen minska.

Näringslivet får sannolikt högre transportkostnader generellt om allt sjögoods läggs över på väg/järnväg, vilket medför att företagens internationella konkurrenskraft minskar.

Riksdag och regering har gett uttryck för att en överflyttning av gods från väg/järnväg till sjöfart ska främjas varför det motsatta, nedläggning, därmed går emot de politiska intentionerna.

Varför kan inte alternativ Syd läggas närmare dagens slusstrappa?

Avståndet till befintlig sluss styrs av riskbedömningar för sjöfarten samt bergkvaliteten. Alternativ Syd kräver schakt i områden med dålig bergstabilitet vilket medför omfattande berguttag i kombination med förstärkningsåtgärder. Bergkvaliteten är dålig vilket gör att bergsslänterna på den södra sidan kommer att vilja glida ut längs de ytor som stupar ner mot nordväst. För att få en stabil slänt skulle de södra slänterna behöva följa bergets struktur vilket innebär en släntlutning på 45 grader. Det finns också inloppstunnlar och tekniska installationer under mark som behöver upprätthållas under byggtiden.

Var ska mötesplatserna för fartygen vara i alternativ Nord?

Generellt kan sägas att farleden byggs som en enkel led med mötesplatser på ställen som anses strategiskt viktiga i syfte att trafikeringen av fartyg ska flyta på och väntetider därmed minimeras.

I det södra alternativet tillskapas en mötesplats på naturlig väg i Åkerssjö, på samma sätt som sjötrafiken fungerar i dag.

Exakt placering av mötesplats för det norra alternativet kommer att utredas i det kommande projekteringsarbetet då även åtgärder i Bergkanalen ska utredas för att hitta en väl avvägd helhet.

Hur påverkas människor, natur och kultur?

Slussarna i Trollhätte kanal är ett omfattande projekt som sträcker sig över flera år och som kommer att få stora konsekvenser för både människa och miljö. Påverkan på människor och miljö hanteras under framtagande av miljökonsekvensbeskrivningen. I det fortsatta arbetet kommer ytterligare utredningar och projektering att göras.

Vilka intrång görs i fastigheter?

Trafikverket kan inte i dag säga det exakta läget för slussleden inom utredningsområdena då det för detta krävs mer och utförligare undersökningar och utredningar.

Utgångspunkten är att projektet ska göra så lite intrång på andras mark och ställa till med så litet problem för de boende som möjligt. Projektet ska göra det som behövs för att minska skador, så länge kostnaderna för det är rimliga. Det går dock inte att undvika intrång och olägenheter helt, hur omsorgsfullt projektet än planerar. Vid intrång erbjuder Trafikverket ekonomisk ersättning.

Hur planeras tillfartsleder för boende vid till exempel Åkersberg och Västergärdet under byggtiden?

Tillfartsvägar kommer att hållas öppna tills ersättningsvägar anlagts.

Varför byggs slussarna med större kapacitet än övrig farled?

Nya slussar byggs med en större kapacitet för att kunna ge förutsättningar för en framtida utveckling av sjöfarten under de 120 år som är deras planerade livslängd.

Kapaciteten i övrig farled kan byggas ut successivt med mindre trimningsåtgärder om och när det behovet uppstår i framtiden till skillnad från de nya slussarna som inte kan byggas ut på samma sätt.

Ställs det inga krav på bränsletyp? Vad kostar det för fartygen att trafikera kanalen?

Sjöfartens kostnader och bränsleanvändning hanteras inte inom projektet.

Många anser att alternativ Nord och Syd inte har beskrivits likvärdigt. Hur ser projektet på detta?

Alternativen har beskrivits utifrån ett antal parametrar som bedöms vara relevanta för val av alternativ och som underlag för samrådet. Samma parametrar har utvärderats för båda alternativen.

Är projektet ett "högriskprojekt"?

Projektet anses inte ha högre risker än andra motsvarande projekt.

Projektet arbetar systematiskt med riskhantering med syftet att successivt minska projektrisken allteftersom mer kunskap finns tillgänglig.

Varför måste Olidebron och "Svängbron" ersättas?

Breddning av Bergkanalen medför att Olidebron och "Svängbron" rivs och ersätts med en ny bro. Breddningen bedöms krävas oberoende av alternativ.

Hur samordnar Trafikverket arbetet med kommunernas planarbete?

Det är kommunerna som genom det kommunala planmonopolet avgör om gällande planer behöver ändras eller om nya detaljplaner ska upprättas. Trafikverkets process drivs parallellt med kommunernas detaljplaneprocesser. Målet är att komma överens och löpande dialogmöten hålls med kommunerna.

Ökar skredrisker i älven i alternativ Nord i och med större fartyg?

Sjötrafiken i Göta älv bedöms inte bidra till någon ökad skredrisk.

När togs alternativ Nord fram?

Alternativ Nord togs fram under arbetet med lokaliseringsutredningen och har inte redovisats i tidigare utredningar.

I förslaget till nationell plan anges byggstart för nya slussar till 2028.

Varför ändras tiden?

I anslutning till nationell plan beslutar regeringen årligen vilka projekt som ska byggstartas inom de närmsta åren. Projekten placeras i olika byggstartsgupper fördelat på de tolv år som den nationella planen för infrastruktur gäller för. Det baseras på hur långt projekten har kommit i sin planering och hur stort det ekonomiska utrymmet ser ut. Ett projekt kan flyttas till en tidigare eller senare byggstartsgrupp beroende på ekonomiskt utrymme och hur framdriften i planeringen ser ut vad gäller exempelvis nödvändiga domstolsbeslut och huruvida de har vunnit laga kraft eller inte.

Deltar en "jävig" deltagare i arbetet med att utreda placeringen av slussarna?

Utifrån Trafikverkets bedömning har jäv inte förekommit. Trafikverket arbetar i medborgarnas tjänst och allmänheten måste känna förtroende för hur Trafikverket utför sitt uppdrag. Med det som grund har Trafikverket en uppförandekod som slår fast att korruption, mutor, jäv och annat agerande som kan rubba medborgarnas förtroende för verksamheten inte får förekomma.

Hur har byggkostnaderna tagits fram?

Den kalkylmetod som Trafikverket använder i tidiga skeden kallas Successivprincipen och är en statistisk metod som bygger på sannolikhetslära. Metoden innebär att sakkunniga gör bedömningar av genomförandetider samt kostnadsbedömningar. Metoden används för att analysera tids- och kostnadsosäkerheter samt identifiera och klassificera osäkerheter. Dessutom ger den en prognos för genomförandetid och totalkostnad i form av ett spann.

Är projektet samhällsekonomiskt lönsamt?

Varje år föreslås flera hundra åtgärder i det svenska transportsystemet. För att bestämma vilka av dem som ska genomföras måste det klarläggas om de bidrar till de

transportpolitiska målen, om de är lönsamma att genomföra ur ett samhällsekonomiskt kostnads-nytt-perspektiv och hur effekterna de ger upphov till fördelar sig på olika delar av samhället.

Det beslutsunderlag Trafikverket tar fram i samband med att prioriteringarna ska göras bygger på en väl beprövad modell som kallas samlad effektbedömning (SEB). I SEB beskrivs varje åtgärds effekter ur de tre tidigare nämnda perspektiven:

- Transportpolitisk målanalys: hur de transportpolitiska målen påverkas
- Samhällsekonomisk analys: effekter som värderats i pengar och effekter som bedömts
- Fördelningsanalys: hur nyttorna fördelar sig på olika grupper

SEB kommer inte fram till om åtgärden bör genomföras eller inte utan presenterar fakta kring effekter och kostnader på ett standardiserat sätt för att ge beslutsfattarna ett så likvärdigt stöd som möjligt för sina beslut.

Enligt den senaste samlade effektbedömningen som utfördes 2021 är projektet lönsamt.

Slussarna bör byggas i befintlig sträckning

Ett antal fastighetsägare (32 stycken) förordar renovering/bygga nytt i befintlig slussträckning.

Trafikverkets kommentarer

Under våren har Trafikverket startat ett fördjupat utredningsarbete om vad det innebär att bygga nya slussar i Trollhättan i befintlig sträckning. Utredningen ingår inte i detta samråd och beräknas bli klar under hösten 2022 varefter Trafikverket och Sjöfartsverket kommer göra en analys och värdering utifrån framtaget material och ta fram förslag till fortsatt arbete.

Slussarna bör byggas enligt alternativ Syd

Ett antal fastighetsägare (44 stycken) har förordat alternativ Syd. Fastighetsägarna lyfter fram följande synpunkter:

- Stora kulturhistoriska värden behålls intakta i norr.
- Att bygga genom Västergärdet och de övriga rekreationsområdena där skulle vara förödande för turist- och friluftslivet.
- Alternativ Nord skulle försvåra möjligheterna att ta sig till de gamla slussarna.
- Det nordliga alternativet skulle skära rakt igenom ett naturreservat, Älvrummet, medan det sydliga alternativet skulle skära av ena änden på Ryrbäckens naturreservat med gott om kvarvarande ytor för växter och djur att uppehålla sig i.
- Kärlekens stig lämnas orörd.

- Fiskbeståndet kan påverkas om strömföringen ändras i denna del av älven vid en utbyggnad av alternativ Nord.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

Slussarna bör byggas enligt alternativ Nord

Ett antal fastighetsägare (106 stycken) har förordat alternativ Nord. Fastighetsägarna lyfter fram följande fördelar med alternativet:

- Kostnadseffektivt/billigast.
- Kortast byggtid.
- Kortast sträcka.
- Liten påverkan för dem som bor i området.
- Få hus som rivs.
- Påverkar sjöfarten minst.
- En ny spännande slussmiljö kan skapas i det norra alternativet.
- Mindre schaktmassor ger mindre klimatpåverkan.
- Ingen påverkan på Ryräckens naturreservat.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

Nya slussar ska inte byggas

Ett antal fastighetsägare (17 stycken) anser att inget av alternativen ska byggas.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

Simulering av sjötrafik

Det har genomförts simulering av båttrafik i alternativ Nord. Detta redovisas i Sjöfartsverket Dnr: 22-00088. Kring simuleringarna inkom följande synpunkter:

- Det förefaller att minimum svängradie har underskridits. Påverkan på säkerhetsmarginalerna och om huruvida sträckningen är möjlig är oklar.
- Det påpekas att ytterligare krav på fartygens beskafterheter kan komma att krävas för trafik i de nya slussarna i framtiden. Det riskerar minska antal båtar

som kan nyttja leden och därmed gå emot önskan att säkerställa och främja ökad sjöfrakt.

- Simuleringarna förefaller vara av karaktären strömlinjeanalys och torde ej tillräckligt väl simulera turbulenta förhållanden som sannolikt uppstår i samband med flödesstrypningen ut i älven som görs vid södra inloppet till slussen. Förutom eventuell påverkan för båtar har de mer detaljerade turbulenta förhållandena stor påverkan på strandmiljön på älvens västra sida där det framgått att det är känsligast. Simuleringen kan därför ej utgöra grund för bedömning av påverkan på västra stranden.

Trafikverkets kommentarer

De farledssimuleringar som genomförts syftar till att klarlägga genomförbarheten på konceptnivå.

Uppställda teoretiska mått som exempelvis svängradier är något att utgå ifrån för att klargöra såväl möjligheter som risker på en konceptnivå. Att underskrida uppställda kriterier ska därmed inte ses som att en kravbild inte uppfylls.

Sjöfartsverket ställer redan idag vissa tekniska krav på att fartyg av en viss storlek ska vara utrustade och utformade så att de säkert kan framföras i farleden. Dagens krav begränsar inte tillgängliga fartyg på något sätt. Att ställa sådana framtida krav är en självklarhet ur ett sjösäkerhetsperspektiv och kan inte likställas med att begränsa antalet fartyg eller att inte främja framtida sjöfrakt.

Vid genomförda farledssimuleringar av alternativ i Trollhättan har strömförhållanden antagits både vad gäller riktning och styrka. Syftet har varit att utröna fartygens möjligheter att ta sig fram i tänkt farledssträckning.

Om det norra alternativet ska studeras vidare ser projektet att en mer fullständig strömprofil behöver tas fram för att ytterligare klarlägga de förhållanden som eventuellt kan påverkas på platsen.

Projektet har inte för avsikt att göra någon flödesstrykning av Göta älv oavsett vilket alternativ som kan komma att förordas.

Stentipp i alternativ Nord

En boende informerar om att delar av sträckan i alternativ Nord kommer att gå över en stentipp från kanalbyggnationen.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar synpunkterna.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 784 89 Borlänge
Telefon: 0771-921 921, TEXTTELEFON: 010-123 50 00

www.trafikverket.se