

Nya Slussar i Trollhätte kanal

Anläggande av sluss Lilla Edet

Lilla Edets kommun, Västra Götalands län

Samrådsredogörelse 2021-08-31

Ärendenummer: TRV 2021/8064



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 784 89 Borlänge

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse. Anläggande av sluss Lilla Edet

Författare: Trafikverket och WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2021-08-31

Ärendenummer: TRV2021/8064

Uppdragsnummer: 174788

Version: 1.0

Kontaktperson: Mikael Rintala, Trafikverket

Innehåll

Sammanfattning	4
Samrådsrets	4
Samråd	4
Samråd med myndigheter, kommuner, företag och organisationer	4
Samråd med allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda	5
Inkomna yttranden	7
Yttranden från myndigheter	7
Yttranden från kommuner	19
Yttranden från företag och organisationer	27
Yttranden från allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda	31

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

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.

Avgränsningssamrådet ska genomföras inför arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen och innebära att den som avser att bedriva verksamheten eller vidta åtgärden samråder om verksamhetens eller åtgärdens lokalisering, omfattning och utformning, de miljöeffekter som verksamheten eller åtgärden kan antas medföra i sig eller till följd av yttre händelser samt om miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning (6 kap. 29 § MB). En viktig del av samrådet och hela planeringsprocessen utgörs av samråden, dialogen med myndigheter, organisationer och allmänheten.

Samrådshandlingen har hållits tillgänglig för samråd från den 29 mars 2021 till den 21 maj 2021. Samrådet har genomförts digitalt på Trafikverkets hemsida eftersom fysiska möten riskerar bidra till ökad smitta av covid-19.

Under samrådet har värdefull information inkommit till Trafikverket som beaktas i det fortsatta arbetet. Informationen förändrar dock inte Trafikverkets bedömningar.

Samrådsrets

Samrådsretsen utgörs av, myndigheter, kommuner, företag, organisationer, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, allmänheten och enskilda som särskilts berörs.

Samråd

Samråd med myndigheter, kommuner, företag och organisationer

Kallelse till det digitala samrådet har skett genom brev till myndigheter, kommuner, företag och organisationer. Information om det digitala samrådsmötet har även funnits på Trafikverkets hemsida och i projektets digitala nyhetsbrev som man kan prenumerera på.

Samråd med allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda

Kallelse till det digitala samrådet har skett genom annonsering i ttela samt i Post och Inrikes tidningar och genom hushållsutskick samt brev till de fastighetsägare som är direkt berörda av de föreslagna åtgärderna. Information om det digitala samrådsmötet har även funnits på Trafikverkets hemsida och i projektets digitala nyhetsbrev som man kan prenumerera på.

Under projektets gång har det hela tiden funnits möjlighet att föra dialog med Trafikverket. Huvudsakligen har detta skett via e-post men även genom bokning av telefonmöten. Information om projektet, möjlighet till dialog samt kontaktuppgifter har framförts via digitalt nyhetsbrev och Trafikverkets hemsida.





SAMRÅDSHANDLING - TILLSTÅND ENLIGT MILJÖBALKEN

Nya slussar i Trollhätte kanal, Lilla Edets kommun

Vi utreder tillsammans med Sjöfartsverket var vi ska bygga den nya slussen i Lilla Edet. Ett av två alternativ ska väljas och vi vill veta vad du tycker.

Samrådstid: 6 april-31 maj 2021.

Plats för handlingar: Samrådsunderlaget med utredningsmaterial och presentation av placeringsalternativen finns på vår hemsida, trafikverket.se/slussaritrollhattekanal. Handlingarna finns i digital form vid detta samråd på grund av Folkhälsomyndighetens rekommendationer om fysisk distansering till följd av covid-19.

Mer information och möjlighet att ställa frågor: På hemsidan finns vid sidan av samrådsunderlaget filmer där företrädare för projektet presenterar utredningen och alternativen. Har du frågor kan du ställa dem via mail eller boka en enskild telefontid. Mer information finns på projektets hemsida, www.trafikverket.se/slussaritrollhattekanal.

Skicka dina synpunkter:

- **Digitalt formulär:** trafikverket.se/slussaritrollhattekanal
- **Brev:** Trafikverket, Ärendemottagningen, Box 810, 781 28 Borlänge. Ange ärendenummer TRV 2021/8064.
- **E-post:** investeringsprojekt@trafikverket.se, ange ärendenummer TRV 2021/8064.

Synpunkter ska ha kommit in skriftligen senast den 31 maj 2021.

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

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

Kungörelseannonser i ttela samt i Post och Inrikes tidningar

Missa inte att tycka till om nya slussen i Lilla Edet!

Nu är det samråd och vi vill veta
vad du tycker om förslagen.

Du kan lämna dina synpunkter på flera sätt.

- Brev: **Trafikverket, Ärendemottagningen, Box 810, 781 28 Borlänge**
- E-post: **investeringsprojekt@trafikverket.se**

Ange ärendenummer **TRV 2021/8064** i både
brev och e-post.

- På hemsidan finns också ett digitalt formulär
som du kan fylla i.

Sista datum för synpunkter: **31 maj 2021.**

trafikverket.se/slussaritrollhattekanal

I samarbete med:



SJÖFARTSVERKET

Inkomna yttranden

Nedan sammanfattas de skriftliga synpunkter som inkommit från myndigheter, kommuner och organisationer i samband med det samrådet. Totalt inkom 37 skrivelser till Trafikverket under samrådstiden.

Yttranden från myndigheter

Länsstyrelsen i Västra Götaland

I 6 kap. 35 § MB och i 16-19 §§ i miljöbedömningsförordningen (MBF) anges vilka uppgifter som ska ingå i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

MKBn ska tas fram av den som har sakkunskap om verksamhetens särskilda förutsättningar och förväntade miljöeffekter. Hur detta har beaktats ska redovisas i MKBn.

Detta yttrande syftar till att Länsstyrelsen ska lämna synpunkter på innehållet i och den detaljeringsgrad på MKBn som behövs för tillståndsprövningen.

Nedan lämnar Länsstyrelsen synpunkter på avgränsningen av MKBn och på det som redovisas i samrådsunderlaget. Inledningsvis redovisas övergripande synpunkter och därefter mer detaljerade synpunkter med avseende på olika miljöaspekter.

Övergripande

Länsstyrelsen bedömer att djup och detaljeringsgrad på samrådsunderlaget är tillräckligt för att det ska anses uppfylla kraven i 8 och 9 §§ MBF.

Länsstyrelsen bedömer att alternativbeskrivningen är tillräckligt omfattande för samrådsskedet. En slutlig bedömning av alternativ torde dock inte kunna göras förrän ett mer fullständigt underlag har tagits fram. I MKBn ska alternativutredningen beskrivas och valt alternativ motiveras. Även nollalternativet ska beskrivas.

I samrådsunderlaget beskriver Trafikverket väsentliga miljöaspekter som kommer att beröras av planerad vattenverksamhet. Dessa miljöaspekter är landskapsbild, kulturmiljö, naturmiljö, friluftsliv, grundvatten, ytvatten, buller och vibrationer. Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning att detta är väsentliga miljöaspekter som behöver utredas vidare.

Länsstyrelsen bedömer att klimatpåverkan, klimatanpassning, utsläpp till luft, risker för olyckor, geoteknik, dammsäkerhet och allmänhetens säkerhet är ytterligare aspekter som bör beaktas i MKBn. Behov av att ändra befintliga detaljplaner eller ta fram nya detaljplaner bör också beaktas i tidigt skede i det fortsatta arbetet.

Enligt länsstyrelsens uppfattning ska miljökonsekvensbeskrivningen innefatta samtliga de konsekvenser som projektet ger upphov till, så att den kan tjäna som underlag för att bedöma samtliga miljökonsekvenser som ett projekt i sin helhet ger upphov till (se rättsfallet NJA 2008 s 748 om Citybanan). Även verksamheter som är en direkt följd av den tillståndspliktiga vattenverksamheten måste beskrivas i MKBn (se MÖD 2006:57 om Vägverkets färjor).

Enligt länsstyrelsens uppfattning behöver det klargöras vilka följdföretag enligt 16 kap. 7 § MB som kan vara nödvändiga för att verksamheten ska kunna bedrivas, framförallt gällande transporter och omhändertagande av överskottsmassor. Mer om transporter och överskottsmassor redovisas nedan (se avsnitt Markföröreningar och bottensediment samt Transporter).

Klimatpåverkan och klimatanpassning

MKBn bör inkludera en beskrivning av vilken klimatpåverkan det planerade projektet har på miljö, hälsa och resurshushållning, såväl under byggskedet som efter att den nya slussen är tagen i drift. Åtgärder för att minska projektets och sjöfartens klimatpåverkan bör utredas och beskrivas.

I underlaget står att slussarna anpassas efter framtida vattennivåer och inte påverkar nivåerna. Hur anpassningen sker och till vilka nivåer behöver framgå i kommande underlag. Högre vattennivåer och flöden i Göta älv kan bland annat påverka sjösäkerheten och markstabiliteten.

Klimatförändringarna bör även beaktas i utredningen av projektets påverkan på grundvattennivåer. Generellt sett kan lägre grundvattennivåer förväntas uppkomma på grund av torrare och varmare väder under sommarhalvåret.

Kulturmiljö

Ur kulturmiljösynvinkel är Trafikverkets överväganden och lokaliseringsalternativ väl underbyggda. I det fortsatta arbetet med val av lokalisering och miljökonsekvensbedömning behöver ett fördjupat kulturmiljöunderlag tas fram. En arkeologisk utredning, steg 1, behöver göras över hela det område som samrådshandlingen omfattar. Vidare behöver en byggnadsinventering med en värdering av byggnadernas kulturhistoriska värde göras inom det aktuella området.

I det fall kulturhistoriskt värdefull bebyggelse kommer att påverkas behöver Trafikverket redan i den inledande planeringen utreda förutsättningarna för att flytta byggnaderna till en lämplig placering i anslutning till slussen. Byggnadernas placering behöver fortsatt ha ett pedagogiskt och funktionellt samband med slussar och kanal. Detta för att läsbarheten av områdets historiska framväxt ska kunna förstås i framtiden. Det kan betyda att fastighetsregleringar behöver göras och samordnas med kommunens detaljplanering.

Då de synliga delarna av slussarna från 1600-talet och framåt utgör en stor del av kulturmiljön är det av vikt att så mycket som möjligt av 1916-års slussled bevaras och fortsätter vara synlig. Detta för att de olika generationernas slussleder ska kunna upplevas och förstås i relation till varandra och till den nya slussen. Den nya karaktären som kulturmiljön får behöver på ett medvetet sätt även kompensera för det som försvinner i den befintliga kulturmiljön, exempelvis genom flytt av byggnader med en placering som fortsatt knyter an till både det nya och gamla slussområdet.

Naturmiljö

Inventeringar

Trafikverket avser att genomföra fördjupade naturvärdesinventeringar av häckfågel, fladdermöss och kärlväxter. Länsstyrelsen bedömer att inventeringar av dessa artgrupper behöver utföras. Det framgår inte av underlaget om det finns

vattenområden i utredningsområdet som skulle kunna utgöra fortplantningslokaler för skyddade groddjur. I så fall bör en fördjupad naturvärdesinventering av groddjur också genomföras. Om de lövträd som eventuellt måste avverkas är gamla och grova bör även inventering av insekter göras.

Länsstyrelsen vill inför det kommande arbetet med inventeringar upplysa om att EU-domstolen i ett nyligen (4 mars 2021) avkunnat förhandsavgörande har underkänt det svenska systemet med prioriterade fågelarter. Länsstyrelsens måste inkludera samtliga häckade fågelarter i området. Även för strikt skyddade djurarter (ej fåglar) enligt 4 § artskyddsförordningen behöver inventeringarna ge svar på förekomster av skyddade arter samt förekomster av deras fortplantnings- och viloplatser. Vad som utgör fortplantnings- och viloplatser kan variera från art till art.

Det är av vikt att göra inventeringar vid rätt tillfälle för att inventeringarna ska kunna ge rättvisande resultat. För att kunna göra korrekta bedömningar om en verksamhets påverkan på ett områdes kontinuerliga ekologiska funktion för en art är det många gånger nödvändigt att inventera ett större område än endast det som berörs direkt av den planerade åtgärden.

Artskydd

Om det framkommer uppgifter om förekomst av fortplantningsmiljöer och viloplatser för strikt skyddade arter enligt artskyddsförordningen behöver artskyddsfrågan finnas med tidigt i processen. I första hand bör förbuden i 4 § artskyddsförordningen undvikas genom anpassningar i lokalisering, arbetstider och utformning. Om detta inte är möjligt behöver MKBn även innefatta relevanta uppgifter som behövs för dispensprövning. Länsstyrelsen påminner även om att svensk rättspraxis har skärpts på artskyddsområdet (se Länsstyrelsens samrådsyttrande angående ny sluss i Vänersborg, dnr. 535-13336-2021).

Vattenmiljö

Inventeringar

Trafikverket avser att inventera berörda vattenmiljöer. Länsstyrelsen bedömer att inventeringarna bör inriktas på att identifiera och beskriva de habitat och arter som förekommer i det berörda området. Särskild hänsyn behöver tas till ekologiskt betydelsefulla habitat såsom lek- och uppväxtområden för fisk, artrika strandområden och svämplan samt i övrigt där särskilt skyddsvärda arter förekommer.

Miljökvalitetsnormer

Planerade åtgärder ska utföras i en ytvattenförekomst med fastställda miljökvalitetsnormer (MKN). Vattenförekomsten är Göta älv – Slumpåns mynning till Älvängen. Vattenförekomsten är klassad som kraftigt modifierad.

Underlaget i MKBn ska vara tillräckligt för att kunna bedöma om gällande MKN kan följas. Underlaget ska göra det möjligt att bedöma om projektet riskerar att äventyra uppnåendet av en god ekologisk potential i berörda vattenförekomster. Underlaget ska också möjliggöra en bedömning av om någon av kvalitetsfaktorerna riskerar att försämrats. Det är önskvärt att MKBn innehåller förslag på hur vattnets status kan bibehållas eller stärkas genom att vidta 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. I MKBn ska beskrivas hur dessa MKN ska följas.

Utformning av vattenmiljöer

I samband med breddning och fördjupning av ett vattendrag bör åtgärder vidtas för att skapa en varierad miljö som gynnar djur- och växtlivet. Viktiga aspekter på detta är vattendragsfårans form, vattendragets planform, vattendragsfårans bottensubstrat, död ved i vattendrag, strukturer i vattendrag, vattendragets kanter, vattendragets närområde och svämplanets strukturer och funktion. (Se Havs- och vattenmyndighetens föreskrifter, HVMFS 2013:19, angående parametrar som ingår i kvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd i vattendrag).

Påverkan på fisk och fiske i Göta älv

Enligt Göta älvs vattenvårdsförbund förekommer eller har förekommit 37 fiskarter i Göta älv och dess biflöden (Fakta om Göta älv 2015). Exempel på särskilt skyddsvärda arter som förekommer i vattensystemet är asp, havsnejonöga och ål. Faunan i vattendragen utgör ett av de naturvärden som konstituerar riksintresset för naturvård (NRO 14122 Göta och Nordre älvs dalgångar). Även om projektet bedrivs utanför riksintressets gränser kan riksintresset påverkas exempelvis genom störningar på fiskvandringen.

I vattensystemet finns även värdefulla havsvandrande lax- och öringstammar. Reproduktionsområden för lax och öring finns framförallt i Göta älvs biflöden, varav några utgörs av Natura 2000-områden. I Göta älv utsätts årligen 35 000 laxsmolt som kompensation för kraftverkens påverkan på laxfiskreproduktionen i älven.

Fiskvandring i Göta älvs vattensystem pågår generellt sett mer intensivt under tiden maj – november, då bland annat laxfisk och ål har sina vandringstider. De flesta fiskarter leker på våren och försommaren (april – juni) eller på hösten (oktober – november).

För närvarande finns en fisktrappa i anslutning till kraftverksbyggnaden i Lilla Edet. Den äldre fisktrappan vid Inlandsön rivs i samband med Vattenfalls ombyggnad av utskovsdammen.

Tillståndet för Lilla Edets kraftverk ska omprövas år 2032 enligt den nationella planen för moderna miljövillkor. Inför denna omprövning kommer anordningar för fiskens vandring förbi dammen att utredas.

Det kan bli aktuellt att anlägga ytterligare fiskväg vid Lilla Edets kraftverk för att säkerställa god konnektivitet i vattendraget. Inlandsön kan vara en lämplig plats att anlägga fiskväg. Länsstyrelsen bedömer att det västliga alternativet för ny sluss torde vara fördelaktigt med avseende på möjligheter att anlägga ny fiskväg eftersom Inlandsön inte tas i anspråk för den nya slussen.

Göta älv har stor betydelse för fritidsfisket. Vid Lilla Edet bedrivs ett uppskattat sportfiske efter lax. Sportfiske bedrivs även efter andra arter såsom gädda och abborre. Sportfisket är en populär form av friluftsliv. Göta älv är av riksintresse för friluftsliv och när verksamheter bedrivs i älven behöver hänsyn tas till påverkan på sportfisket.

Vattenområdet som berörs av projektet behöver inventeras med avseende på lek- och uppväxtområden för fisk. Vilka fiskarter har lek- och uppväxtområden i det berörda området?

Projektets påverkan på fiskreproduktion, fiskvandring och sportfiske i Göta älv behöver beskrivas i MKBn. Störningar i form av exempelvis grumling och undervattensbuller ska begränsas så långt det är möjligt genom att välja lämpliga arbetsmetoder och arbetstider samt vidta försiktighetsmått och skyddsåtgärder (se avsnitt nedan). Det kan också vara befogat att redovisa förslag på lämpliga kompensationsåtgärder i MKBn.

Strömsbäcken mynnar på västra stranden, strax ovan dammen inom arbetsområdet. Vid elfisken i vattendraget har det fångats öring, ål elritsa, bäcknejonöga, stensimpa och lake. Det behöver beskrivas hur Strömsbäcken påverkas av arbetena. Hur ska iskvandringen av vandrande fisk till och från Strömsbäcken säkerställas under arbetena och på sikt efter att arbetena är avslutade?

Arbetsmetoder, försiktighetsmått och skyddsåtgärder

I samrådsunderlaget framgår att åtgärder planeras för att minska påverkan på vattenmiljöer på grund av grumling och andra föroreningar samt undervattensbuller och tryckvågor. Länsstyrelsen anser att förekomst av föroreningar i sediment i berörda vattenområden behöver utredas noggrant så att relevanta försiktighetsmått kan vidtas. Lämpliga arbetsmetoder och skyddsåtgärder behöver utredas med beaktande av bästa möjliga teknik så att miljöpåverkan kan minimeras. Arbeten som kan störa djur- och växtlivet bör utföras under den tid på året när det biologiska livet är mindre känsligt.

Omhändertagande av länshållningsvatten

Under byggskedet torde det uppkomma behov av att leda bort länshållningsvatten från arbetsområdena. Förslag på hur länshållningsvatten ska omhändertas och renas behöver beskrivas i MKBn. Kvalitetskrav på vatten som släpps ut från arbetsområdet kan behöva tas fram. Det är viktigt att avsätta tillräckligt med utrymme för reningsanläggningar inom arbetsområdet. Reningsanläggningarna behöver dimensioneras med hänsyn till aktuella vattenmängder och föroreningar.

Vattentäkter

Göta älv är vattentäkt för flera kommuner och verksamheter. Påverkan på vattentäkterna under byggtiden och även i driftskedet bör beskrivas i MKBn. Skyddsåtgärder för att minimera påverkan på vattenkvaliteten och beredskap för olyckor och andra oförutsedda händelser är viktigt. Samverkan med berörda kommuner bör ske i både planerings- och utförandeskede. Ett utökat vattenskyddsområde i Göta älv är under utredning.

Grundvatten

Länsstyrelsen noterar att ytterligare utredningar ska göras avseende påverkan på grundvatten. Detta är ett viktigt underlag för MKBn.

Markföroreningar och bottensediment

Trafikverket avser att undersöka förekomst av föroreningar i massor och sediment. Muddring av bottensediment kommer att ge upphov till överskottsmassor med stort vatteninnehåll. Trafikverket avser att undersöka behov av avvattning av massorna i

nästa skede. Länsstyrelsen vill påminna om att vid avvattning av muddermassor behöver hanteringen prövas enligt miljöprövningsförordningens 29 kapitel. Länsstyrelsen anser att även om åtgärden kan vara anmälningspliktig till kommunen enligt miljöprövningsförordningen så bör åtgärden ingå i prövning av hela projektet och beskrivas i MKB och i ansökan för att få en samlad prövning av projektets miljöpåverkan.

Transporter

Samrådsunderlaget har gällande följdverksamheter (masshantering och transporter) avgränsats till de åtgärder som direkt berörs av planerad vattenverksamhet (avsnitt 2.3.1 Avgränsning). Trafikverket avser att beskriva masshantering och transporter i MKB från det att massor schaktas upp tills de transporterats bort från platsen.

Länsstyrelsen anser att masshantering och transporterna behöver beskrivas från det att de schaktas upp tills de kan tas emot vid någon deponi. Beskriv även antalet transporter, troliga transportvägar och platser för deponering och annat omhändertagande. Länsstyrelsen ser positivt på att återanvända rena massor i projektet så att det går att minska antalet transporter av massor.

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. Särskilt bullernivåer vid bostadsområden behöver undersökas.

Buller vid anläggningsarbete och driftskede

Buller vid anläggningsarbete behöver undersökas och beskrivas i MKBn. Vidare behöver åtgärder för att minska bullerstörningar mot närliggande bostadshus föreslås. På vilket sätt kan buller skärmis vid exempelvis spontning där buller ofta kommer från högt sittande bullerkällor?

Bullerpåverkan för närliggande bostäder behöver även beskrivas i MKBn då anläggningen är i drift.

Utsläpp till luft

Länsstyrelsen anser att utsläpp till luft behöver beskrivas i MKBn. Det kommer finnas många arbetsmaskiner på plats. Vilka krav kommer Trafikverket att ställa vid upphandling av entreprenadarbeten och transporter vad gäller fordonens prestanda för luftemissioner? Kan miljö kvalitetsnormerna för luft innehållas under arbetet med slussarna?

MKBn behöver även innehålla beskrivning av farledens påverkan gällande luftemissioner till närliggande bostadsbebyggelse när farleden är i drift.

Kommunala planer

I gällande översiktsplan (ÖP) från 2012 sägs inget om byggande av nya slussar. Därmed kan man inte säga att byggande av nya slussar har ett tydligt stöd i ÖP. I ÖP anger dock kommunen att båttrafiken på Göta älv är viktig, vilket också tas upp i lokaliseringsutredningen (sida 31).

Enligt samrådsunderlaget finns två gällande detaljplaner i det berörda området. Den ena är för bron och den kommer oavsett av korridoralternativ beröras. Den andra planen berörs om man vill satsa på alternativ Väst.

Trafikverket har bedömt att detaljplaner kan behöva ändras för att ge möjligheten till genomförande av stabilitetshöjande åtgärder i samråd med SGI och kommunen.

Beträffande alternativ Väst bedömer Trafikverket att detaljplanen behöver ändras i det fall allmän plats berörs, annars bedöms ingen ändring av detaljplanen vara nödvändig.

Beträffande alternativ Öst bedömer Trafikverket att ingen ny detaljplan, utöver den för bro till Inlandsön, bedöms nödvändig för utbyggnad av de nya slussarna.

Det är kommunen som behöver avgöra om gällande planer behöver ändras eller om nya detaljplaner ska upprättas. Den frågan behöver avgöras så tidigt som möjligt då detaljplaner är en viktig förutsättning vid prövning av tillstånd för vattenverksamhet enligt MB. Detaljplanering är en prövningsprocess där mark- och vattenanvändning prövas enligt bland annat plan- och bygglagen. Det torde vara lämpligt att detaljplaneprocessen/er genomförs samtidigt med vattenverksamhetsprocessen.

Risker för olyckor och beredskap

MKBn bör innehålla en översiktlig beskrivning av vilka miljöeffekter som skulle kunna uppstå vid olyckor eller andra yttre händelser, vilka risker som finns med planerade åtgärder och hur dessa risker kan minimeras samt beredskapen för och föreslagna insatser vid allvarliga olyckor. Eventuella skillnader mellan alternativ öst och väst när det gäller risker och beredskap bör belysas i MKBn.

Transporter av farligt gods

I lokaliseringsutredningen står det att risker kopplade till farligt gods-olyckor bedöms vara låga i nuläget och bedöms bli låga även i framtiden. Länsstyrelsen anser att detta behöver beskrivas mer utförligt och att det inte räcker med att konstatera att riskerna bedöms vara "låga". 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. Av underlaget behöver det framgå vilka avstånd som är aktuella mellan farled och byggnader och om det finns alternativskiljande förutsättningar. Hänsyn behöver även tas till eventuella framtida byggnationer utifrån gällande detaljplaner. En riskbedömning behöver göras och behov av eventuella åtgärder bör framgå.

Sjösäkerhet

Den nautiska funktionen och möjligheterna att minska sannolikheten för en olycka är viktig. Detta finns beskrivet i underlaget och behöver värderas högt vid val av alternativ. Utifrån lokaliseringsutredningen verkar dock skillnaderna vara relativt små mellan alternativen i Lilla Edet.

Dammsäkerhet

Om det finns skillnader ur dammsäkerhetssynpunkt mellan alternativ öst och väst bör detta beskrivas i MKBn.

Hur dammsäkerheten ska beaktas under arbetets gång och hur befintlig sluss ska dammsäkras när denna tas ur drift behöver undersökas och redovisas i MKBn.

Länsstyrelsen rekommenderar även att Sjöfartsverket i samarbete med Trafikverket ser över vilka möjligheter det finns att i samband med planerade åtgärder minimera konsekvenser vid ett potentiellt haveri även efter projektets genomförande. Detta både för befintlig och för ny sluss. En konsekvensutredning enligt Förordning (2014:214) om dammsäkerhet kommer troligtvis att behöva lämnas in till Länsstyrelsen för den nya slussen med tillhörande dammar.

Geoteknik

Det framgår av lokaliseringsutredningen att det är mycket angeläget att stabiliteten noga utreds, Länsstyrelsen instämmer i detta. I lokaliseringsutredningen framgår förutsättningarna och skillnaderna mellan alternativen i stora drag. Erosionsskydd och andra markstabiliserande åtgärder bör utföras naturvårdsanpassat så långt det är möjligt (se till exempel denna rapport om naturanpassade erosionsskydd [sgi-p28.pdf](#)). Miljökonsekvenser av markstabiliserande åtgärder ska beskrivas i MKBn.

Allmänhetens säkerhet

I MKBn bör beskrivas hur allmänhetens säkerhet kommer att beaktas och tillgodoses under och efter den planerade åtgärden. Med allmänhetens säkerhet menas skydd av liv och hälsa för människor som vistas i närheten av slussen och anslutande vattenvägar under såväl byggskedet som i driftskedet.

Trafikverkets kommentar

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

Länsstyrelsen Värmland

Länsstyrelsen i Värmlands län har därför inget att erinra i ärendet.

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 anser att följande bör finnas och tydligt beskrivas i kommande miljökonsekvensbeskrivning (MKB):

- 1) Riskbedömning och analys för ras, skred och översvämning samt olyckor, däribland oljeolyckor under byggskedet och efter färdigställandet.
- 2) Ett avsnitt om klimatförändringar och hur slussbyggnationen klimatanpassats

Trafikverkets kommentar

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

SGI

SGI:s yttrande avser markmiljöfrågor, geoteknisk omgivningspåverkan, geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning.

SGI:s synpunkter i handlingen Val av lokaliseringsalternativ har av de två utredda alternativen, Väst resp. Öst, alternativ Väst bedöms som mer fördelaktigt ur geotekniska och bergtekniska avseenden, även om det finns svårigheter och nackdelar med båda sträckningarna. I handlingen utses Väst till huvudalternativ. SGI vill kommentera att fördjupad geoteknisk utredning längs Västra älvstranden, utförd 2013 av Ramböll (uppgiftsnr 61461253085-03) på uppdrag av Lilla Edets kommun, har konstaterat att stora delar av älvstranden inom korridorområdet behöver åtgärdas med avseende på stabiliteten. SGI ser positivt på alternativ Väst som huvudalternativ, då detta innebär att stabilitetsproblem i ett kvicklereområde åtgärdas.

Längs med Inlandsön kommer fartygen att gå i en smal kanal och eventuella händelser här riskerar att få en stor påverkan på trafikeringen av slussen eller på den nya konstruktionen. SGI ser därför ett behov av att utöka korridoren/utredningsområdet för den nya slussen söderut.

I handlingen Ansökan om tillstånd för vattenverksamhet redovisas i kapitel 9 ett antal kommande utredningar som ska ligga till grund för MKB. Förutom att undersöka och utreda geotekniska, bergtekniska och hydrogeologiska förhållanden anser SGI att det är relevant att generellt beakta om slussarbetet och de nya slussarna medför förändring i vattnets hastighetsprofil så att vattnets strömfåra förskjuts något eller ändrar huvudriktning, då detta kan påverka erosionsmönstret. SGI anser att man således 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 MSBs 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. Då det i området förekommer kvicklera behöver man ta särskild hänsyn till påverkansområde med hänsyn till utbredning av eventuella skred och hur det påverkar projektet.

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 kommentarer

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

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen yttrar sig ur ett sjötrafikperspektiv.

Transportstyrelsen ser positivt på projektet med nya slussar som syftar till att möjliggöra en tillgänglig och säker sjöfart till och från Vänern och dess inlandshamnar.

Transportstyrelsen har inga synpunkter på framtaget samrådsunderlag. Vi stödjer de överväganden som har gjorts avseende lokalisering av ny sluss.

Vidare välkomnar vi ambitionen att nya slusströsklar och anslutande farleder till nya slussarna skall ha ett minsta djup av 6,3 meter för att öka dagens marginal under köl vilket är i linje med Transportstyrelsen 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 samrådas 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 med miljökonsekvensbeskrivning att ha en fortsatt dialog med Transportstyrelsen.

Södra Bohusläns Räddningstjänstförbund

Räddningstjänsten ser inget hinder för att Trafikverket går vidare med huvudinriktningen för placering av ny sluss (väster om befintlig sluss).

Det är viktigt att räddningstjänstens möjligheter till insats i slussområdet säkerställs under det kommande arbetet med utredning/projektering av slussen. Exempelvis bör räddningstjänsten (precis som för befintlig sluss) ha möjlighet att komma till på båda sidor om slussen med räddningsfordon.

Trafikverkets kommentar

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

SMHI

I handlingen har uppgifter om vattenflöde i Göta älv hämtats från SMHIs tjänst Vattenwebb för perioden 1981-2010. SMHI förslår att Trafikverket istället 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 flöden 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. Försvarsmakten ber dock Trafikverket att i god tid meddelar Försvarsmakten om verksamheter, t.ex. sprängning, som kan påverka myndighetens flygverksamhet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer att ta kontakt med Försvarsmakten inför byggstart.

Göta älvs Vattenråd

Göta älvs vattenråd verkar för att vattnet inom Göta älvs avrinningsområde nedströms Vänern uppnår och håller en god ekologisk och kemisk status. Vattenrådet väljer att kortfattat framföra sina frågor gällande rubricerat samråd.

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 älvs som råvattentäkt, och behovet av krav och skyddsåtgärder för att olyckor och föroreningsbelastningen på älven ska bli så små 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 hänsyn visas till de biflöden till Göta älv som ligger inom arbetsområdet. Strömsbäcken är exempel på ett sådant vattendrag som kan drabbas negativt av de nya planerna. Strömsbäcken är viktig för havsvandrande öring och ål. Enligt planerna kommer slussens utformning påverka bäckens utlopp i älven vilket kan påverka fiskarnas vandringsbeteende.

Då de nya slussarna byggs för att kunna ta emot större fartyg än tidigare, kan detta bidra till negativ påverkan på strandzon och botten i Göta älv. Det bör därför utredas hur möjligheten att slussa större fartyg kan påverka/öka risken för vattenmiljön och/eller påverka råvattenkvaliteten negativt.

Göta älvs vattenråd önskar att även fortsatt vara remissinstans för detta ärende.

Trafikverkets kommentar

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

Västra Götalandsregionen

Regionstyrelsen godkänner svar på samrådsremisser inför tillståndsansökan för vattenverksamhet enligt miljöbalken gällande ny sluss i Lilla Edet samt för ny sluss vid Brinkebergskulle, Vänersborgs kommun.

Beredningen för hållbar utveckling beslutar enligt liggande förslag.

Västra Götalandsregionen vill med bilagt yttrande understryka vikten av Göta älv som transportled både för yrkessjöfart och för fritidsbåtsverksamhet. Respektive kommun är bäst lämpad att svara på respektives mer specifika frågeställningar i samrådet.

Eftersom dagens slussar kräver ett alltmer omfattande underhåll och att oplanerade driftstopp kan påverka Vänersjöfarten negativt ser Västra Götalandsregionen det som viktigt att projektet fortsätter att drivas enligt den lösningsorienterade samverkansanda vi sett hittills.

Trafikverkets kommentar

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

Jordbruksverket

Jordbruksverket avstår från att lämna ett yttrande i detta skede.

SGU

SGU avstår från att lämna ett yttrande i detta skede.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket avstår från att lämna ett yttrande.

Skogsstyrelsen

Inga synpunkter på samrådsunderlaget.

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 avstår från att lämna ett yttrande.

Yttranden från kommuner

Lilla Edets kommun

Konsekvenser av alternativ Väst

Det västra alternativet innebär större påverkan på strandskydd, naturvärden, skyddsvärda arter och gångstråk utefter älven än det östra alternativet. Byggnationen kan påverka grundvattennivåerna på Ström-sidan. Frågan måste tas om hand av Trafikverket och åtgärder genomföras för att undvika grundvattensänkning. Det västra läget innebär inlösen av ca 5-8 fastigheter längs den västra älvstranden. Hur många klagörs först när den exakta sträckningen är klar. Några av fastigheterna påverkas av stabilitetshöjande åtgärder som oavsett slussbyggnationen behövs. Det finns samordningsvinster med att åtgärda stabilitetsproblemen för den mellersta och norra delen av Västra Älvstranden och byggnation av ny sluss. Dessa åtgärder behöver samordnas. Götaälvbron (Inlandsbron) kan vara kvar men ny koppling över slussen behöver byggas. Detaljplaneläggning av ny sluss bör samordnas med detaljplanering av Strömsparken.

Konsekvenser av alternativ Öst

Det östra alternativet innebär mindre påverkan på strandskydd, naturvärden och skyddsvärda arter än det västra alternativet. Läget innebär rivning av Götaälvbron (Inlandsbron). Eftersom det av utredningen inte framgår vilka möjliga broalternativ som studerats och konsekvenserna av dessa är det omöjligt att yttra sig över konsekvenserna av att den befintliga bron rivs. Ny sluss i det östra läget har troligtvis inget behov av att stabilitetshöja den mellersta och norra delen av Västra Älvstranden. Dessa åtgärder som ändå behövas och får då åtgärdas separat, samordningsvinsten uteblir. För det östra alternativet kan ny detaljplan behövas för att möjliggöra bygget av en ny vägbro till Inlandsön.

Övriga konsekvenser

Oavsett alternativ påverkas vatten och avlopp, anläggningar, kulturmiljö, friluftsliv, fiske mm. Påverkan kan ske på olika sätt både under och efter byggtiden.

Slussenprojektet står för kostnader

Kommunen förutsätter att Trafikverket/Sjöfartsverket står för alla de kostnader för planering, projektering och genomförande som är förknippat med att lösa in eventuella fastigheter. Detsamma gäller alla de nödvändiga undersökningar och stabiliseringsåtgärder mm som behövs samt återställning, kompensation eller ersättning för de värden, funktioner, konstruktioner, broar, gångstråk, gator, VA-anläggningar och andra kommunala anläggningar som påverkas. Detta gäller både under byggtid och permanent.

Förvaltningens bedömning

Med anledning av bland annat samordningen av markstabiliteten längs Västra Älvstranden, att Götaälvbron kan vara kvar i befintligt läge och att detaljplanering av slussen kan samordnas med detaljplanering av Strömsparken förordas det Västra alternativet. De negativa konsekvenser som detta alternativt ändå innebär måste tas om hand av Trafikverket/Sjöfartsverket och antingen lösas, åtgärdas, kompenseras eller på annat sätt ersättas.

Projektet ny sluss kommer att pågå under lång tid vilket ställer krav på

- den kommunala organisationens engagemang under lång tid,
- bra samverkan med Trafikverkets/ Sjöfartsverkets projekt samt

- tydliga avtal.

Ekonomiska konsekvenser

Trafikverket bedömer att anläggningskostnaden för de två alternativen bedöms vara i samma storleksordning och därför inte alternativskiljande. Eftersom lokaliseringsutredningen är översiktligt gjord, bedömer förvaltningen att ekonomiska konsekvenser av de olika alternativen är svåra att bedöma.

Kommunen förutsätter att Trafikverket/Sjöfartsverket står för alla de kostnader för planering, projektering och genomförande som är förknippat med ny sluss och att lösa in eventuella fastigheter, göra alla nödvändiga undersökningar och stabiliseringsåtgärder som behövs samt återställa, kompensera eller på annat sätt ersätta och ordna de värden, funktioner, konstruktioner, broar, gångstråk, gator, VA-anläggningar och andra kommunala anläggningar som förlorats och behövs för att åstadkomma en välfungerande och god helhet i lokalområdet – både under byggtid och permanent.

Sociala konsekvenser

Sociala konsekvenser av de olika alternativen är svårbedömda i detta läge. Det är av stor vikt för samhället att slussprojektet i praktiken resulterar i en förbättrad koppling för gående och cyklister tvärs älven i centralt läge i axeln Storgatan-Ljungskilevägen, för att inte ytterligare förstärka den fysiska och mentala uppdelning i två delar som huvudorten Lilla Edet och Ström lider av och som förvärrades då väg 167/Brovägen kom till.

Beslut

1. Kommunstyrelsen förordar alternativ Väst under förutsättning att alternativets negativa konsekvenser omhändertas och åtgärdas av Trafikverket/Sjöfartsverket.
2. Kommunstyrelsen antar yttrande över Nya slussar för Trollhätte kanal - Val av lokaliseringsalternativ i Lilla Edet och översänder yttrandet till Trafikverket.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna. Trafikverket kommer under det fortsatta arbetet med projektering och miljökonsekvensbeskrivning att ha en fortsatt dialog med Lilla Edets kommun.

Samhällsnämnden i Lilla Edet kommun

Samhällsnämnden lämnar följande synpunkter på samrådsremissen inför tillståndsansökan för vattenverksamhet.

Bakgrund

Inom ramen för samrådet har en lokaliseringsutredning genomförts.

Kommunstyrelsen i Lilla Edets kommun har sedan tidigare lämnat synpunkter på denna, se ovan ” Lilla Edets kommun”.

Den nu aktuella samrådsunderlagets huvudsakliga innehåll är kopplat till vattenverksamhetens miljöpåverkan. Eftersom samhällsnämnden ansvarar för miljötillsyn och naturvårdsfrågor i Lilla Edets kommun är det samhällsnämnden genom miljöenheten som yttrar sig i denna del av samrådet.

Följande åtgärder bedöms enligt Trafikverket utgöra vattenverksamhet enligt 11 kap. 9 § miljöbalken:

- Uppförande av ny sluss och dammanläggning samt breddning av befintlig farled vilket omfattar grävning, sprängning, fyllning och pålning inom vattenområde
- Fyllning inom befintlig sluss
- Utrivning av delar av befintlig dammanläggning och marina konstruktioner
- Bortledande av grundvatten

Dessutom ingår det inom ramen för miljödomsansökan en prövning av dispens från strandskyddsbestämmelserna, då delar av verksamhetsområdet utgör strandskyddsområde.

Trafikverkets bedömning är att de väsentliga miljöaspekter som kommer att beröras av den planerade vattenverksamheten är landskapsbild, kulturmiljö, naturmiljö, friluftsliv, grundvatten, buller och vibrationer. Masshantering och transporter utgör följdverksamheter.

Lokaliseringsval

Trafikverkets huvudförslag är att den nya slussen ska placeras väster om den befintliga slussen på västra stranden. Nu aktuellt underlag beskriver den placerade verksamheten och projektets miljöeffekter utifrån detta förslag. Kommunstyrelsen i Lilla Edet har i sitt yttrande framhållit att lokaliseringsutredningen är bristfälligt i flera delar, men förordat det västliga alternativet med anledning av samordningsvinster av att åtgärda stabilitetsproblem för den mellersta och norra delen av västra älvstranden och detaljplanläggning av en ny sluss och strömparken. Kommunstyrelsen konstaterar i sitt yttrande att det västliga alternativet innebär ett större påverkan på strandskydd, naturvärden, skyddsvärda arter och gångstråk längs älven.

Utifrån ett miljöperspektiv är lokaliseringsutredningen ur flera aspekter för generell och mer utförliga beskrivningar av bakomliggande studier, beräkningar, analyser etc. för att förklara slutsatserna hade varit önskvärt. I flera delar hade djupare studier behövts för att kunna bedöma risker och konsekvenser. Det märks på texter, beskrivningar och konsekvensbedömningar att avsändaren tydligt tar ställning för alternativ Väst. Samhällsnämndens bedömning, utifrån det material som hittills har redovisats, att huvudförslag Väst medför en större miljöpåverkan än alternativ Öst med avseende på framför allt naturmiljö, påverkan på grundvatten, skredfrågan och friluftsliv.

Utredningen och dess resultat har styrts av att upprätthålla Vänersjöfarten obruten via befintlig sluss genom hela byggtiden och att befintliga slussars tekniska livslängd uppskattas upphöra år 2030, uppströms lokaliserat näringslivs behov inklusive riksintresse för sjöfart samt utrymmesmässiga olägenheter. I utredningen har dessa aspekter överskuggat andra behov, konsekvenser och risker som uppstår lokalt. Nämnden anser därför att Trafikverket i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen ska **förtydliga** orsakerna till att det studerade alternativet, som i större utsträckning innebär att ett befintligt verksamhetsområde tas i anspråk, inte bedöms vara lämplig lokalisering för verksamheten utifrån en mer utvecklad bedömning av miljöpåverkan. Året 2030 har använts som ett absolut årtal i

utredningen. Eftersom tidsaspekten har haft en avgörande betydelse för utredningens slutsatser och när konsekvensen av att överskrida tidsgränsen ställs mot den negativa påverkan som det västliga alternativet innebär, bör det framgå hur stor försening som det östliga alternativet, med nybyggnation av gångbro, skulle innebära.

Ytvatten och vattenmiljö

Breddning av kanalen kommer huvudsakligen ske genom schaktning över vattenytan och muddring under vattenytan. Sprängning av berg kommer även att ske både över och under vattenytan för att därefter schaktas eller muddras bort. I underlaget har Trafikverket identifierat att dessa arbeten kan leda till grumling av vattnet i Göta älv under byggskedet. Vidare att det i samband med sprängning finns risk för förhöjda halter av kväveföreningar i ytvattnet, samt risk för spill och läckage av kemikalier från arbetsfordon. Göta älvs betydelse för fiskefaunan kan inte nog understrykas. Älvens ursprungliga botten är dock påverkade av bland annat sjöfart, muddring, utfyllnader och svall- och erosionsskydd. Inventering av bottenmiljön där schaktning och sprängning planeras, och även de vattenområden nedströms som bedöms kunna påverkas direkt av grumling, behöver genomföras inför miljökonsekvensbeskrivningen för att klargöra om några viktiga lekbottenar eller uppväxtområden för laxfiskar, gädda eller andra vattenlevande arter påverkas.

Grundvatten

Schaktning, muddring och eventuell sprängning av berg kan medföra att grundvatten sänks av i området väster om ny sluss och kanal. Inom det identifierade influensområdet bedöms påverkan av grundvattensänkningen främst ske i form av sättningar, påverkan på enskilda brunnar eller på vegetation. Trafikverket bedömer att den klubbalskog som växer längs Strömsbäcken samt lövskogen vid slottet främst är nederbördsberoende och att den grundvattensänkning som kanske inte bedöms påverka dessa. Samhällsnämnden befarar, i motsatta till Trafikverkets uppfattning, att träden i Strömsparken riskerar att påverkas negativt på längre sikt av eventuella grundvattensänkningar. I parken finns skyddsvärda träd av flera arter bl.a. ekar i olika storlekar och ålder som normalt har en mycket lång livslängd och vars utveckling och överlevnad på sikt kan hotas av en grundvattensänkning eller andra förändringar i markförhållanden. I sammanhanget ska nämnas att Strömsparkens trädbestånd utgör viktiga livsmiljöer för flera fladdermusarter. Påverkan på grundvattnet med avseende på trädbestånden på västra sidan av älven bör därför utredas vidare inför ansökan. Vidare ska nämnas att det strax norr om Strömsbäckens mynning finns en damm invid älven som ingår i tidigare genomförd småvatteninventering. Även denna bör ingå i naturvärdesinventeringen då den kan tänkas påverkas av grundvattensänkningar.

Trafikverket har inte utrett förekomst av grävda brunnar i influensområdet. Eftersom anläggande av vattentäkt inte är anmälningspliktigt saknar kommunen information om vattentäkter i området med utesluter inte att det finns. Vidare utredning behöver genomföras av Trafikverket.

Kulturmiljö

Utredningen i samrådsunderlaget utgår från ett material som idag anses vara föråldrat – den senaste inventeringen gjordes 1976. Då inventerades t.ex. inte bebyggelse från andra hälften av 1900-talet. Utifrån underlaget går det inte att dra några slutsatser av vilka konsekvenser slussbygget får på kulturmiljön. Av utredningen förstås att byggnader kan gå förlorade men vilka konsekvenser det för med sig på avläsbarheten i

landskapet, parkmiljön m.m. framgår inte, vilket är en brist. Trafikverket uppmanas att inför framtagandet av konsekvensbeskrivningen vad gäller kulturmiljön genomför en mer omfattande inventering med platsbesök för att utreda om fler kulturvärden än vad som tidigare nämnt i samrådsunderlaget berörs, och hur de i så fall påverkas.

Naturmiljön

De negativa konsekvenserna på naturmiljön bedöms enligt samrådsunderlaget bli måttliga. Samhällsnämnden konstaterar att huvudalternativet Väst innebär att en relativt stor andel naturmark tas i anspråk i jämförelse med alternativ Öst. Detta går inte i linje med hänsynsreglerna i miljöbalken, som innebär att redan ianspråktagen mark bör väljas i första hand. Det östra korridoralternativet skulle innebära att ett för ändamålet ianspråktaget industriområde nyttjas för den nya slussen. Det västra alternativet påverkar 4 områden med kulturvärden enligt den förstudie till naturvärdesinventeringen som genomförts av Trafikverket, det östra alternativet påverkar 1-2 områden. Det västra alternativet påverkar också i större utsträckning strandskyddat område. Det föreligger risk att skyddsvärda arter påverkas av ingreppet, särskilt vad gäller Strömsbäckens mynning. Inför ansökan bör en riktad inventering genomföras som utreder huruvida artskyddsförordningen aktualiseras och i så fall om det finns förutsättningar för dispens eller om arbetet kan genomföras på så sätt att det inte krävs. Strömsbäcken är utpekad i den kommunala naturvårdsplanen och beskrivs som en aldominerad bäckravin med grov ek. Kungsfiskare har noterats i området och inventering av potentiell häckningsplats i den del av bäcken som påverkas av den planerade arbetet bör genomföras. Havsöring går upp i bäcken. Strömsparken med omgivning och strandskogen på västra sidan utgör levnadsmiljö för flera fladdermusarter, även här bör en fördjupad artinventering genomföras.

Landskapsbild

De biotoper i strandområdet som tas i anspråk bedöms som svårersättliga inom översiktlig framtid. Åtgärderna kommer att därför medföra en förändring av landskapsbilden.

Friluftsliv och turism

Göta älv, slussen och möjligheten till sjöfart har på många sätt varit oerhört viktig för Lilla Edet och Ström under lång historisk tid. Älvens betydelse som kommunikations- och handelsstråk har med tiden sjunkit, i stället har andra värden ökat med tiden för Lilla Edet/Ströms invånare, bl.a. natur-, kultur-, landskap-, boendemiljö-, och rekreationsvärden längs och i närheten av älvens stränder. Idag finns gångstråk i naturmark på båda sidor om älven. Dessa är mycket populära bland ortsbefolkningen och utgör viktiga stråk för rekreation. Det är oklart i samrådsunderlaget exakt hur långa sträckor och i vilken omfattning gångstråket längs älven påverkas av de planerade åtgärderna. Nämnden kan konstatera att huvudalternativet väst påverkar befintliga älvkantstråken negativt med sina stora ingrepp i västra älvkanten samt Smörkullen på östra sidan. I det fortsatta arbetet behöver det framgå hur, var eller på vilket sätt stråken ska ersättas. Stråken behöver ersättas i helt älvnära läge och så att de fortsatt hänger ihop, dagens värden och funktion får inte minska eller försvinna. I samband med slussprojektet är det också av högsta vikt att man skapar förbättring i hela det öst-västliga centrala stråket över älven, då främst vad avser GC-kopplingen. Dagens kanalpassage via slussklaffarna är mycket smal och har låg kvalitet för gående och cyklister.

Hela det planerade slussområdet ligger inom riksintresse för friluftsliv. Av samrådsunderlaget framgår inte vad som händer med gränserna för riksintresset när strandlinjen ändras. Detta bör förtydligas. Det västra alternativet som utgör den lokaliseringen som underlaget utreder tar en större yta av riksintressets landområde i anspråk, trots detta har både lokaliseringsalternativ bedömts ha likvärdig effekt på friluftslivet, vilket lokalt inte stämmer. Sportfisket är en viktig del i friluftslivet som också behöver belysas ytterligare. Det är lämpligt att samråda med den lokala fiskeklubben och Sportfiskarna vad avser fiskefrågorna. I och med att stora ytor av betydelse för friluftslivet permanent försvinner vid anläggandet av ny sluss, bör Trafikverket redovisa på vilket förlorade värden för friluftslivet kan kompenseras. En upprustning av slussområdet i allmänhet är en naturlig och nödvändig utveckling för att förvalta områdets karaktär. Det finns idag ingen gästhamn i Lilla Edet, men framtida besökspotential finns i att skapa möjligheter för båtar att lägga till i Lilla Edet och då behövs en värdig miljö att rör sig mellan hamnområdet och butiker, caféer och sevärdheter.

Något som inte framgått i det tillgängliga materialet är hur trafiken avser ersätta den bro som går över Strömsbäckens mynning, och som idag nyttjas av fastighetsägare, boende och besökare som promenerar längs den strandpromenad som går på västra sidan mellan brofästet och norrut, över Strömsbäcken och vidare ut i betesmarker.

Buller och vibrationer

Under byggtiden genereras buller från sprängning, spontning, pålning, transporter och andra aktiviteter. Detta kommer att medföra störningar för närboende samt få en påverkan på fisk och andra organismer i vattenmiljön. Tidpunkterna för när omfattande buller genereras, vid exempelvis sprängning, bör förläggas vid sådana tidpunkter att olägenheter för närboende minimeras samt att störning på fisk i möjligaste mån förhindras vid känsliga tidpunkter på året, exempelvis vid laxvandring eller smoltutsläpp. I den gamla slussen (Sveriges äldsta sluss) som ligger öster om verksamhetsområdet häckar backsvala, en bedömning av bullerpåverkan på arten vid häckningstid bör inkluderas i den vidare utredningen.

Inom en radie av 800 meter från det tänkta verksamhetsområdet ligger flera förskolor, grundskolor och särskilt boende, bland annat ett vårdboende för huvudsakligen dementa. De närmaste förskolorna ligger endast 2-300 meter från platsen. Detta är verksamheter som är särskilt känsliga för buller över en längre tid och i det fortsatta arbetet är det angeläget att planera byggarbetsplatsen med hänsyn till dessa. Bullret från en byggarbetsplats beror främst på de arbete som utförs och de maskintyper som används. Hur maskinerna ställs upp och skärmas av, hur transportvägar anläggs för bortforsling av schakt- och sprängstenmassor och för att ta in olika byggnadsmaterial är exempel på hur planeringen spelar in.

Följverksamhet – Masshantering och transporter

Det är viktigt att verksamhetsutövaren i god tid informerar tillsyningsmyndigheten och kommunen om planerad mottagningsplats för massor, tillfälliga lagringsplatser och transportsträckor. Vidare måste skredsfrågan beaktas i val av lagringsplats för massor.

Samhällsnämnden har under de senaste åren i sin roll som tillsyningsmyndighet noterat en ökad mängd anmälningsärenden avseende återanvändning av avfall för anläggningsändamål, specifikt schaktmassor av olika slag. Det råder i regionen en brist

på lämpliga platser för nyttjande av schaktmassor för anläggningsändamål såväl som deponier. Det är angeläget att Trafikverket i god tid inför arbetet med de nya slussarna fastställer en infrastruktur för mottagande av mudder- och schaktmassor samt en provtagningsplan för dessa, i samråd med tillsyns- och tillståndsmyndigheterna.

Vattenskyddsområde

Enligt nu gällande tidsplan planeras föreskrifter för Göta älvs vattenskyddsområde träda i kraft från 1 januari 2022. I det vidare arbetet är det av stor vikt att Trafikverket förhåller sig till eventuella ytterligare krav på tillstånd, anmälan eller restriktioner som erfordras enligt föreskrifter och i förekommande fall samråda med nedströms belägna kommuner som ingår i vattenskyddsområdet.

Övrigt

Påverkan på älven i sin helhet i ett långsiktigt perspektiv bör belysas då den nya slussen ska dimensioneras för större fartyg. Det är exempelvis väl känt att vågsvall har en betydande påverkan på bottenfauna och på grunda strandängar som utgör reproduktionslokaler för fisk. Även muddring kan påverka översvämningsfrekvensen av nedströms belägna strandängar.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna. Trafikverket kommer under det fortsatta arbetet med projektering och miljökonsekvensbeskrivning att ha en fortsatt dialog med Lilla Edets kommun.

Kungälv kommun

Kungälv kommun har sammanfattat följande i sitt yttrande:

1. Kungälv kommun, som har intaget till sin huvudvattenförsörjning i Göta älv endast cirka två mil nedströms de planerade åtgärderna anser att åtgärderna ska genomföras med största säkerhet och kontroll.
2. Kungälv kommun ska vara delaktig i arbetet med framtagande av kontrollprogram för de planerade verksamheterna.
3. Kungälv kommun ser det som högst angeläget att de platsansvariga för arbetena har en kontinuerlig och tät kontakt med de ansvariga för Kungälv vattenproduktion, både inför uppstart av arbetena, löpande under arbetets gång och framförallt vid avvikelser som riskerar att påverka älvvattnets kvalitet som råvatten för dricksvattenproduktion.
4. Kungälv kommun anser inte att det räcker att Trafikverket eller platsansvarig kontakter 112 i samband med olycka som riskerar att försämra råvattenkvaliteten. Direktkontakt måste tas med de ansvariga för Kungälv vattenproduktion.

Trafikverkets kommentar

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

Göteborgs Stad, Kretslopp och vatten

Kretslopp och vatten ser vikten av Göta älv som väl fungerande farled och stödjer byggandet av en ny sluss i Lilla Edet, som ersättning för nuvarande sluss. Kretslopp och vatten vill även lyfta Göta älvs vikt som råvattentäkt, och behovet av krav och skyddsåtgärder för att olyckor och föroreningsbelastning i och på älven ska bli så små som möjligt. Till ansökan bör även en utredning kring minimering av förorenings spridning i byggfas och miljökonsekvenser av större fartyg i älven bifogas.

Trafikverkets kommentar

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

Yttranden från företag och organisationer

Strömma Turism & Sjöfart

Strömma välkomnar att man arbetar för att säkerställa kanalens drift för många år framöver. Genom att kanalen säkras för framtiden så kan deras verksamhet fortsätta.

Utifrån samrådsunderlaget tycker Strömma att det saknas perspektiven enligt frågelista/kravlista nedan:

- Det saknas utredning om hur trafiksituationen påverkas under byggtiden- De kräver att under hela deras verksamhetssäsong 1 maj till 30 september kunna bedriva verksamhet (dvs trafikera berörda områden).
Strömma behöver kunna trafikera dagtid mellan 09:00-16.00
- Kommer det bli några trafikbegränsningar under arbetet?
Strömma behöver kunna trafikera området med fartyg som är 32 meter långa, 7 meter breda och ha ett djupgående på 3 meter. Fartyget behöver en fri höjd om 13 meter för att kunna passera.
Om trafiken blir helt eller delvis begränsad kommer Strömma kräva stilleståndsansättning för motsvarande period.
- Trafikanalys för utrymme för sväng utan att krocka i framtida konstruktionen krävs. Strömma har gamla fartyg med begränsad manöverförmåga.
- Säkerställa säker framkomlighet då vi ser en ökad risk för tillgängligt djup pga igenslamning.

Trafikverkets kommentar

Utgångspunkter för projektet är att säkra Vänersjöfartens framtid och att fartygstrafiken ska kunna fortgå, som idag, under hela byggtiden. Därför byggs den nya slussen vid sidan om befintlig sluss men begränsningar av fartygstrafiken kan komma att ske vid arbeten med anslutningar till befintlig kanal. Liksom idag kommer fartygstrafiken att begränsas vid underhåll av den befintliga anläggningen.

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

Edets FK

Ordförande i föreningen Edet FK (fotbollsförening) som bl a har sin verksamhet på Strömssidan, på Strömsvallen frågar om vad som händer med föreningen om alternativ väst väljs? Kommer det byggas en ny konstgräsplan någon annanstans och får föreningen då vara med och tycka till om läge och annat?
Ordförande skulle vilja ha lite information om vad som händer om alternativ väst väljs.

Trafikverkets kommentar

Beslut om val av alternativ fattas under hösten 2021. Eventuella påverkan på Strömsvallen kommer att utredas i kommande projektering och beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen. Projekteringen kommer att visa hur stort område inom korridoren som krävs för att kunna bygga slussleden och om Strömsvallen

påverkas. Trafikverkets ambition är att minimera påverkan av Strömsvallen. Trafikverket kommer att ha en fortsatt dialog.

IK Bergaström

IK Bergaström arrenderar mark i parkens södra del där de bedriver bangolf, basket mm.

IK Bergström ser det som mycket viktigt att tillgången till Ströms slottspark och gång/cykelväg över slussområdet inte försämras under byggtiden eller efter avslutat projekt.

Under byggnation

1. Behöver banor flyttas får det ske på Trafikverkets bekostnad.
2. Olyckligt om byggarbeten hindra våra medlemmar att vistas i parken. Önskvärt att det inte blir byggtrafik, upplag eller annat inne i parken.
3. Gång- och cykelväg som förbinder Ström och Lilla Edet centrum genom slussområdet bör finnas kvar.

Efter avslutat projekt

1. Strandvägen kan tas bort om en upprustning av grusvägen genom parken sker på Trafikverkets bekostnad.
2. Gång- och cykelväg som förbinder Ström och Lilla Edet centrum genom slussområdet bör finnas kvar.
3. Bangolfanläggningen och Ströms slottspark fungerar väl i alla delar.

Trafikverkets kommentar

Eventuella påverkan på Ströms slottspark kommer att utredas i kommande projektering och beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen. Projekteringen kommer att visa hur stort område inom korridoren som krävs för att kunna bygga slussleden och om Slottsparken påverkas. Trafikverkets ambition är att minimera påverkan av Slottsparken. Trafikverket kommer att ha en fortsatt dialog.

Socialdemokraterna, Lilla Edet

Socialdemokraterna ser det som mycket viktigt att tillgången till Strömsvallen, Ströms slottspark och gång/cykelväg över slussområdet inte försämras under byggtiden eller efter avslutat projekt.

Under byggnation

1. Full tillgång till Strömsvallens fotbollsplaner och omklädningsrum. Behövs planer och byggnader flyttat skall det ske på Trafikverket bekostnad.
2. Ströms slottspark kommer troligtvis att påverkas genom att mark tas i anspråk om slussen flyttas västerut. Dock får inte byggarbeten hindra våra invånare att vistas i parken på de ytor som inte kommer att beröras efter färdigställandet. Alltså ingen byggtrafik, upplag eller annat inne i parken.
3. Parkens stora parkering i det nordöstra hörnet, entrén, hundrastgården, bangolfen och beachvolleyplanen kommer troligtvis inte kunna vara kvar på sina befintliga platser. Flyttas efter samråd med fastighetsägare och arrendatorer till lämplig plats och på Trafikverkets bekostnad.
4. Gång- och cykelväg som förbinder Ström och Lilla Edet centrum genom slussområdet skall finnas kvar.

Efter avslutat projekt

1. Strandvägen kan tas bort och en upprustning av grusvägen genom parken genomförs på Trafikverkets bekostnad.
2. Gång- och cykelväg som förbinder Ström och Lilla Edet centrum genom slussområdet finns kvar.
3. Strandpromenad mellan Berg Östra och Strömsvallen är anlagd på Trafikverkets bekostnad
4. Tidigare småbåtshamn för övernattning är upprustad till fullvärdig gästhamn med tillgång till el, toaletter och dusch på Trafikverkets bekostnad.
5. Strömsvallen och Ströms slottspark fungerar väl i alla delar.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna. Trafikverket kommer under det fortsatta arbetet med projektering och miljökonsekvensbeskrivning att ha en fortsatt dialog med Lilla Edets kommun.

Vattenfall Vattenkraft AB

Vattenfall lämnar följande synpunkter:

Avsnitt 1.2. Lokalisering och utformning

TrV anger att delar av befintlig damm rivs och ersätts med ny. Vattenfall förutsätter att TrV tydliggör vilka dammdelar som kommer att beröras av projektet samt initierar en fortsatt dialog i frågan.

Avsnitt 2.6. Rådighet

Vattenfall noterar att det kan finnas behov från projektets sida att köpa loss mark från Vattenfall. Det vore bra om Sjöfartsverket, så snart det är möjligt, visar vilket område som avses. Vattenfall kan eventuellt se möjligheter för en bredare fastighetsreglering i området.

Avsnitt 3.1. Huvudförslag, alternativ väst.

Vattenfall förordar starkt Huvudförslaget, alternativ väst, vilket innebär stora fördelar jämfört med det östra alternativet. Vattenfall anser att ett ökat avstånd mellan farled och kraftproduktionskanal skulle innebära förbättrade drift- och säkerhetsförutsättningar för båda verksamheterna.

Vattenfall noterar att projektets ambition är att utföra de nya slusströsklarna med ett minsta djup om 6,3 meter. Vattenfall anser att projektet bör vidhålla ambitionen och dimensionera slussens trösklar utifrån vattendomens lägsta nivåer så att båtar med 5,40 meters djupgående utan problem kan köra in i slussen när vattennivån ligger vid sänkningsgräns, både ÖVY och NVY.

Avsnitt 3.2. Alternativ lokalisering

Vattenfall motsätter sig det östra alternativet då en sådan placering av slussen skulle medföra risker för dammsäkerhet och kraftproduktion. Händelsen i februari 2017 med fartygshaveriet Sternö visade hur små marginalerna är i dag. Hade haveriet inträffat vid en så kallad tvångstappning med ett högre flöde kunde fartyget i stället drivas mot dammen och Göta älv bron med allvarliga konsekvenser.

Avsnitt 6.1. & 6.7. Ytvatten samt Buller och vibrationer

Vid kraftverket har Vattenfall enligt vattendom en fisktrappa för uppvandrade fisk samt en årlig utsättning av 35 000 stycken odlad smolt. Vattenfall utför därför årligen, i Lilla Edets laxtrappa, avelsfiske till verksamhetens fiskodling. Vattenfall anser att TrV bör utreda om projektet kan medföra störningar på fiskuppvandring och avelsfiske.

Avsnitt 6.7. Buller och vibrationer

Vattenfall förutsätter att kraftverkets anläggningar ingår i TrV:s kommande riskanalys för vibrationer samt att TrV initierar en tidig dialog för fortsatt samråd i ärendet.

Övrigt

Överväger TrV att anlägga eller förbereda för en bro som förbinder fastlandet på västra sidan med Inlandsön?

Trafikverket bör tidigt undersöka och signalera till Vattenfall om det eventuellt skulle finnas behov av anpassade flöden eller vattenståndsnivåer i samband med utförande av vissa arbetsmoment.

Trafikverkets kommentar

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

AB Göta kanalbolag

AB Göta kanalbolag avstår från att lämna ett yttrande

Yttranden från allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda

Sammanfattning av inkomna yttranden

Fastighetsägarna frågar om byggnationen av nya slussleden genom Lilla Edet kommer att medföra inlösen av deras fastighet. Vidare undrar fastighetsägaren när inlösen kan bli aktuellt och om bygganden i så fall rivs?

Trafikverkets kommentarer.

Projekteringen kommer att visa hur stort område inom korridoren som krävs för att kunna bygga slussleden och om/vilka fastigheter som skulle behöva lösas in. Trafikverkets ambition är att så få fastigheter som möjligt ska beröras.

Sammanfattning av inkomna yttranden

Fastighetsägaren saknar redovisning av hans energibrunnen i samrådsunderlaget. Fastighetsägaren har då kontaktat SGU som informerade att det är vanligt att uppgifter för äldre brunnar saknas. Fastighetsägaren frågar om energibrunnen kan ta skada av en eventuell västlig dragning av nya slussleden?

Trafikverkets kommentarer

Projekteringen kommer att visa om energibrunnen påverkas. Innan och efter byggnation kommer besiktning av brunnar att göras för att säkerställa att slussbygget inte förorsakar skada på dem.

Sammanfattning av inkomna yttranden

Fastighetsägaren bor sedan några år tillbaka i Lilla Edet och uppskattar den vackra Strömsparken, strövområdet nedanför fotbollsplanen bort mot Strömsbäcken och alla vackra äldre slussrelaterade byggnader, framför allt det gamle tegelhuset öster om slussen och huset intill slussen. Att riva i stort sätt allt tillintetgör en avsevärd andel av det lilla kulturarv orten fortfarande har kvar. Fastighetsägaren föreslår att slussbyggnader plockas ner och återställas i närheten. Fastighetsägaren menar att parken förlorar mycket av sitt djup och vy. Fastighetsägaren ser helst att byggnationen sker i befintligt slussläge, men är medveten om riskerna att sjötrafik tillfälligt hittar andra vägar. Lysekils djuphamn är väl inte färdig men kan ändå vara ett alternativ?

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar inkomna synpunkter. Påverkan på människor och miljö hanteras under framtagande av MKB.

Sammanfattning av inkomna yttranden

Fastighetsägaren tackar för bra initiativ och för att boende i Lilla Edets kommun kan få vara med och påverka den nya slussdragningen.

Fastighetsägaren anser att det klart lämpligaste alternativet ur miljö/ekonomi och praktisk förutsättning är att lägga den nya slussen i västerläge. En viktig synpunkt är att den nya dragningen kommer till stånd för att utgöra en långsiktig och bra förutsättning att kunna bedriva och hävda svensk sjöfart även i framtiden som viktigt komplement till övriga transporter.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

Sammanfattning av inkomna yttranden

Fastighetsägaren förordar alternativ öst. Fördelarna med alternativet är att bostadshus promenadstigarna och bokskogarna på den västra sidan kan vara kvar.

Fastighetsägaren frågar om hur skredrisken påverkar älvkanterna när båtarna blir större?

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar inkomna synpunkter. Påverkan på människor och miljö hanteras under framtagande av MKB.

Sammanfattning av inkomna yttranden

Fastighetsägarna har följande frågor:

Vilka hus kommer att lösas in och när och hur får fastighetsägarna besked?

Har Trafikverket tagit till lite extra utrymme? Fotbollsplanen är planen är precis nyrenoverad.

Skall fastighetsägarna underhålla sina hus eller vad gäller?

Om farleden kommer närmare fastigheten kommer då bullerskydd sättas upp?

När påbörjas undersökningarna av marken?

Kommer det bli störningar under byggtiden?

Trafikverkets kommentarer

Val av alternativ och skredrisken i området påverkar möjligheten att bo kvar. Beslut om val av alternativ tas under hösten 2021. Nedlagt arbete och investeringar beaktas vid eventuell inlösen. Påverkan på människor och miljö hanteras under framtagande av MKB.

Sammanfattning av inkomna yttranden

I yttrandet föreslås att befintlig sluss sparas och att den byggs om till en eller två mindre slussar för trafikering av fritidsbåtar. Denna åtgärd skulle även spara en hel del vatten.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

Sammanfattning av inkomna yttranden

I yttrandet skrivs att Trafikverkets lokaliseringsutredningar för Lilla Edets och Brinkebergskulle nya slussar visar ett förtroendeingivande arbete med strukturerade utredningar och sakliga värderingar med avseende på mål, förutsättningar och konsekvenser för sjöfart, lokal samhällsutveckling, riksintressen, byggnads-, ekonomi- och miljörisker samt samlad bedömning och förordande av de utvärderade alternativ.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 784 89 Borlänge

TELEFON: 0771-921 921, TEXTTELEFON: 010-123 50 00
www.trafikverket.se