

Nya Slussar i Trollhätte kanal

Anläggande av sluss Brinkebergskulle

Vänersborgs kommun, Västra Götalands län

Samrådsredogörelse 2021-08-31

Ärendenummer: TRV 2021/8067



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 784 89 Borlänge

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse. Anläggande av sluss Brinkebergskulle

Författare: Trafikverket och WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2021-08-31

Ärendenummer: TRV2021/8067

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	22
Yttranden från allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda.....	26

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.

Samrådskrets

Samrådskretsen 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.



 TRAFIKVERKET

SAMRÅDSHANDLING - TILLSTÅND ENLIGT MILJÖBALKEN

Nya slussar i Trollhätte kanal, Vänersborgs kommun

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

Samrådstid: 29 mars–21 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 telefonid. 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 2021/8067.
- **E-post:** investeringsprojekt@trafikverket.se, ange ärendenummer TRV 2021/8067.

Synpunkter ska ha kommit in skriftligen senast den 21 maj 2021.

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 samt i Post och Inrikes tidningar



TRAFIKVERKET

Missa inte att tycka till om nya slussen vid Brinkebergskulle!

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 2021/8067** i både brev och e-post.

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

Sista datum för synpunkter: **21 maj 2021.**

trafikverket.se/slussaritrollhattekanal

I samarbete med:



SJÖFARTSVERKET

Påminnelseannons i tteLa

Inkomna yttranden

Nedan sammanfattas de skriftliga synpunkter som inkommit från myndigheter, kommuner och organisationer i samband med det samrådet. Totalt inkom 70 skrivelser till Trafikverket under samrådstiden.

Yttranden från myndigheter

Länsstyrelsen i Västra Götaland

Tillstånd till vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken (MB) krävs för de planerade åtgärderna.

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).

Vad som framkommer under samrådsprocessen ska beaktas vid framtagandet av ansökan om tillstånd till vattenverksamhet enligt MB och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. En samrådsredogörelse ska bifogas ansökan.

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:

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. Befintliga detaljplaner som gränsar till utredningsområdet och behov av att ta fram nya detaljplaner bör också beaktas 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 klarläggas 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 (avsnitt Muddring och hantering av överskottsmassor).

Klimatförändringar 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. Syftet med utredningen är att avgöra förekomst av tidigare okända forn- och kulturlämningar. Den får sedan arbetas in i MKBn som har till uppgift att ange om det planerade arbetsföretaget kommer medföra påtaglig skada på riksintresset eller ej, och om så i vilken omfattning. Den arkeologiska utredningen behöver även inkludera hela Karls grav, eftersom det i nuläget är oklart i vilken omfattning den behöver breddas. Begäran om arkeologisk utredning, enligt kulturmiljölagen 2 kap 11§, kan ställas till Länsstyrelsen Västra Götaland.

Vidare behöver en byggnadsinventering med en värdering av byggnadernas kulturhistoriska värde göras inom det aktuella området. Den bebyggelsehistoriska dokumentationen bör förutom beskrivningar av byggnaderna och dess kulturhistoriska värden även innehålla kartmaterial och foton. Om tidigare byggnader funnits på platsen bör dessa beskrivas. 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 slussarna. 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.

Den östra korridoren tangerar begravningsplatsen för Restads före detta sjukhus. Denna kulturmiljö finns inte nämnd under kapitel 4.10.1 Kulturmiljö. Den ingår i 4.10.1.2 Kommunal kulturmiljö, men i lokaliseringsutredningen är den inte specifikt beskriven. Begravningsplatsen har ett kulturhistoriskt värde genom främst sitt socialhistoriska sammanhang som begravningsplats för sjukhusets patienter och personal, cirka 2000 personer begravdes där mellan 1906-1957.

Begravningsplatsen är skyddad enligt kulturmiljölagens 4 kap, då det är en begravningsplats som är anlagd innan 1939. Begravningsplatser ska vårdas och underhållas så att dess kulturhistoriska värde inte minskas eller förvanskas. Att väsentligt ändra en begravningsplats, vilket även innefattar ändring av vegetation, kräver tillstånd från Länsstyrelsen. Denna utpekade miljö behöver tas med i kommande MKB.

Då de synliga slussarna från 1700-talet till 1900-talet är en del av uttrycket för riksintresset är det av stor 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. Det är också en viktig del för att delvis bevara riksintressets värde, även om stora förändringar i området sker och riksintressets värden kommer att skadas och till viss del försvinna. 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

Inventering

Trafikverket avser att genomföra fördjupade naturvärdesinventeringar av häckfågel, groddjur, fladdermöss, insekter och kärlväxter. 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 uppfattning, mot bakgrund av förhandsavgörandet, är att häckfågelinventering 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

Utöver det ovan sagda om vikten av ett gott kunskapsunderlag och väl utförda inventeringar, innebär förhandsavgörandet från EU-domstolen även en skärpning av

svensk rättspraxis på artskyddsområdet, i vart fall vad gäller arter skyddade enligt art- och habitatdirektivet. Tidigare har det enligt svensk rättspraxis (se t.ex. MÖD 2016:1 ”Klinthagen”) förutsatts att det krävs en risk för påverkan på en strikt skyddad arts bevarandestatus i området för att förbuden i 4 § artskyddsförordningen ska utlösas. EU-domstolen har funnit att en sådan tolkning av skyddsbestämmelserna i art- och habitatdirektivet inte är förenlig med EU-rätten; förbuden gäller redan då enstaka exemplar eller ägg av strikt skyddade arter dödas eller förstörs. På motsvarande sätt gäller att förbuden mot förstörelse av fortplaningsområden och viloplatser för strikt skyddade arter gäller redan när områdets kontinuerliga ekologiska funktion påverkas.

Om en åtgärd strider mot förbuden i 4 § artskyddsförordningen finns det möjlighet att ansöka om dispens enligt 14 § samma förordning. För att dispens ska kunna medges krävs dock att det inte finns någon annan lösning, att dispensen inte försvårar upprätthållandet av en gynnsam bevarandestatus hos arten i dess naturliga utbredningsområde och att dispensen behövs för att antal avgränsade skäl, däribland av hänsyn till allmän hälsa och säkerhet eller av andra tvingande skäl som har ett allt överskuggande allmänintresse.

Mot bakgrund av att dispensprövning ska ske restriktivt är det av stor vikt att artskyddsfrågan redan tidigt finns med i processen samt att det finns ett fullgott underlag för att kunna göra de bedömningar som behövs enligt ovan, om inte förbuden kan undvikas genom anpassningar i lokalisering, arbetstider och utformning. Om åtgärden innebär att förbud inte kan undvikas behöver MKBn även innefatta relevanta uppgifter enligt ovan.

Biotopskydd

En allé kommer att påverkas vilket kräver en prövning enligt biotopskyddsbestämmelserna. Hur förlusten av träden kan kompenseras behöver redovisas i MKBn.

Vattenmiljö

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.

Planerade åtgärder berör två ytvattenförekomster med fastställda miljökvalitetsnormer (MKN). Vattenförekomsterna är Karls grav och Göta älv – Väneren till Stallbacka. Båda vattenförekomsterna är klassade som kraftigt modifierade.

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.

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).

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.

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.

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.

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

Muddring och hantering av överskottsmassor

Muddring av botten sediment 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 MKBn och i ansökan för att få en prövning av projektets sammantagna miljöpåverkan.

Länsstyrelsen anser att masshantering och transporter behöver beskrivas från det att massorna schaktas upp tills de kan tas emot vid någon deponi. Antalet transporter och troliga transportvägar och platser för deponering och annat omhändertagande behöver också beskrivas. 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.

Som framgår nedan finns det gällande detaljplaner som angränsar till utredningsområdet. Bullerpåverkan på eventuell tillkommande bebyggelse kan behöva beaktas.

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

Både det östra och västra alternativet stämmer överens med kommunens Översiktsplan 2017. Området är utpekad för T3 - Sjöfartsled och B1 – Område för tätortsutveckling. Förslaget stämmer även överens med den fördjupande översiktsplanen Restad-Brinktorp från 2004, där möjlig användning av området är specificerat till bland annat kanalverksamhet / slussområde. Området för planerad sluss med mera omfattas inte av några detaljplaner.

Det finns gällande detaljplaner som angränsar till utredningsområdet. I exempelvis områdets sydöstra del finns det detaljplaner som möjliggör ytterligare bostäder. Om det finns aspekter, exempelvis skyddsavstånd som man behöver förhålla sig till, är det bra om detta beskrivs i MKBn.

Det är kommunen som behöver avgöra huruvida 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.

Transporter av farligt gods

I underlaget 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 samrådsunderlaget och behöver värderas högt vid val av alternativ.

Dammsäkerhet

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 behöver tydligare framgå om stabiliteten för befintliga byggnader/anläggningar kan påverkas av projektet och i så fall hur. Eventuella skillnader mellan alternativen behöver framgå. 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 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 Länsstyrelsen.

Länsstyrelsen Värmland

Länsstyrelsen i Värmlands län har 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.

Statens geotekniska institut (SGI)

I handlingen Val av lokaliseringsalternativ har de två utredda alternativen, Väst resp. Öst, bedömts likvärdiga ur geotekniska och bergtekniska avseenden. I handlingen utses Öst till huvudalternativ. SGI har inga synpunkter avseende detta.

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 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 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. 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.

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.

SMHI

SMHI har följande synpunkter:

I handlingarna har uppgifter om vattenflöden i Göta älv och Karls grav hämtats från

SMHIs tjänst Vattenwebb för perioden 1981-2010. Vi föreslår att Trafikverket istället vänder sig till Vattenfall för flödesuppgifter i Göta älv för en längre period. SMHIs beräknade uppgifter på vattenflöde i Karls grav är mycket osäkra, men Sjöfartsverket kan ha mer information.

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

Trafikverkets kommentar

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

Transportstyrelsen

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

Transportstyrelsen har inga synpunkter på framtaget samrådsunderlag. Vi stödjer de nautiska 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.

Norra Älvsborgs Räddningstjänsteförbund

Norra Älvsborgs Räddningstjänsteförbund har sammanställt följande synpunkter och frågeställningar:

Avseende sträckning och innehåll i miljökonsekvensutredning

Förbundet har inga åsikter avseende de olika sträckningsalternativ. 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 hand om.

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 på markens bärighet och yta. Detta för att kunna använda höjdfordon och vattenkanon för utvändig 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 hindra 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 300m 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 från MSB. Dessa har dock en viss tid innan de 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.

Avseende brandskydd och slussars

Under 2020 genomfördes samverkansövningar mellan förbundet och Sjöfartsverket. Övningarna genomfördes i form av tabletop diskussioner och ett scenario som avhandlades var brand i fritidsbåt som slussar. Under denna övning framkom osäkerheter om personer kommer 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 personerna 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. Detta är av särskild vikt i en obemannad sluss.

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 händer under byggnation.

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 Norra Älvsborgs Räddningstjänsteförbund. Frågor kring exempelvis kameror hanteras utanför tillståndsansökan för vattenverksamhet.

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 Vätern 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. Trafikverket noterar att yttrandet berör både Lilla Edet och Brinkebergskulle.

Västra Götalandsregionen

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.

Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet avstår från att lämna ett yttrande.

SGU

SGU avstår från att lämna ett yttrande i detta skede.

Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten avstår från att lämna ett yttrande i detta skede.

Jordbruksverket

Jordbruksverket avstår från att lämna ett yttrande i detta skede.

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.

Yttranden från kommuner

Vänersborgs kommun

Kommunstyrelseförvaltningen har inhämtat synpunkter på samrådsunderlaget från samhällsbyggnadsförvaltningen och miljö och byggnadsförvaltningen. Deras synpunkter tillsammans med Kommunstyrelseförvaltningen utgör kommunens samlade yttrande.

Kommunstyrelseförvaltningen förordar det östra alternativet för nya slussar i vår kommun.

Samrådsunderlaget är väl genomarbetat och beskriver de utmaningar som finns i anläggandet av en ny sluss i Brinkebergskulle. Ombyggnationen av slussarna kommer att innebära skador på både natur- och kulturvärden, samt störningar för boende i närheten, särskilt under anläggningsarbetet. Detta ska dock vägas mot fördelarna av nya slussar där fördelarna överväger nackdelarna. Trafikverket och Vänersborgs kommun har en samsyn i val av alternativt för nya slussar, det östra alternativet. Byggnationen av nya slussar är ett stort och långvarigt projekt och ett är viktigt att minimera de långsiktiga skadorna på bostäder, natur- och kulturvärden.

Då vårt nuvarande slussområde är ett populärt besöksmål är det viktigt att det nya slussområdet utformas på ett attraktivt och tillgängligt sätt och kan fortsätta att utvecklas till ett än mer viktigare besöksmål.

Eventuellt innebär ombyggnationen krav på detaljplan enligt 4 kap. 2 § plan- och bygglagen. Fortsatt dialog mellan Trafikverket och kommunen behövs kring denna fråga.

Fördjupad beskrivning av ärendet

Kommunstyrelseförvaltningen ser det positivt på de dialoger Trafikverket och Sjöfartsverket haft med kommunen innan samrådshandlingen inkommit. Trafikverket och Sjöfartsverket har på ett bra sätt tagit till sig de synpunkter som framkommit i dialogerna. Arbetet har präglats av stor transparens från Trafik- och sjöfartsverket.

Det finns utmaningar både vad gäller byggteknik och påverkan på olika intressen under och efter byggtid. För en god samhällsbyggnadsutveckling är sjöfarten en viktig del av kommunens näringsliv och förvaltningen ser positivt på att slusstrafiken kommer bestå i området trots kommande utmaningar.

Kulturmiljön och områdets betydelse för friluftslivet är viktiga delar att beakta och i största möjliga mån bevara samt skapa förutsättningar för att vidareutveckla slussområdet som ett viktigt besöksmål. Området kring kanalen och slussen utgör en viktig miljö för rekreation och att det finns ett stort intresse av att området även i framtiden hålls tillgängligt för allmänheten. Värdena ligger till grund för riksintresset för friluftsliv Göta Älv.

I slussområdet finns flera byggnader av äldre karaktär som är redovisade i kommunens inventering av skyddsvärd bebyggelsemiljö. Förvaltningen ser positivt på att flytta den befintliga bebyggelsen om det är möjligt för att placera den i anslutning till den nya slussen. Sett till friluftsliv och turism är det viktigt att det både under och efter byggtid det finns möjlighet att korsa kanalen på ett eller annat sätt.

Området ligger inom utpekade värdetrakter för skog, särskilt skyddsvärda träd och skyddsvärda ekar. Det är viktigt att kontinuiteten av äldre lövträd säkerställs inom området och att det visas på vilka möjligheter till kompensation av förlorade naturvärden som finns för att minska negativa konsekvenser på arter och naturmiljön. Projektets storlek och områdets naturvärden motiverar t.ex. flytt av skyddsvärda träd och möjligheter att återskapa förlorade värden finns med i den fortsatta utredningen.

Karls grav utgör en vattenförekomst enligt vattenförvaltningen och uppnår i dagsläget ej beslutad miljö kvalitetsnorm t.ex genom fiskväg och svämplan. Karls grav utgör en vattenförekomst enligt vattenförvaltningen och uppnår i dagsläget ej beslutad miljö kvalitetsnorm. Projektet bedöms särskilt kunna bidra till ökad konnektivitet t.ex. genom fiskväg och svämplan.

Sett till miljöhänsyn vad gäller massahantering och de biologiska/ekologiska eftergifter som oavsett lokalisering kommer att ske ser förvaltningen att åtgärder samråds med berörda förvaltningar i kommunen.

Det nämns att massor kunde transporteras på pråm till dumpningsplats. Om det är ett genomförbart scenario ser förvaltningen positivt på en sådan åtgärd för att minska tunga transporter i anslutning till tät bebyggelse. I de fall det kommunala vägnätet används utgår förvaltningen från att transporter sker under lämplig tid på dygnet och att eventuell ersättning för skadat vägnät utgår.

Undersökning av markföroreningar bör utföras även inom områden med fyllnadsmassor vilka kan innehålla föroreningar beroende på var dessa ursprungligen hämtats. Föroreningsinnehåll ska vara känt både i massor som tillförs området och i massor som transporteras bort från området. De ytliga marklagren i skogsområden kan innehålla förhöjda halter av bly och kadmium. mellanlagring av förorenade massor bör redovisas.

En redovisning bör ske av eventuella kemikalier och material som kan ha miljö- eller hälsopåverkan samt skyddsåtgärder som kommer att vidtas.

Skyddsåtgärder för att förhindra spridning av oljor och bränsle från maskiner under arbete samt uppställning bör redovisas.

Bullerutredningen bör även omfatta transporter till och från området då transporterna i närområdet kommer att innebära en markant skillnad mot normala förhållanden. Risk för påverkan av luftstötsvågor vid sprängning bör tas upp i utredningen.

En fråga som eventuellt kan bli aktuell att titta vidare på rör möjligheterna att dimensionera slussportarna så att överfart med fordon kan ske. Det skulle i så fall kunna användas tillfälligt som reservväg om Gropbron behöver stängas av.

Beslut

Kommunstyrelsen ställer sig bakom yttrande på avgränsningssamråd inför ansökan om tillstånd till vattenverksamhet för ny sluss i Brinkebergskulle.

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 Vänersborgs kommun.

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 Vänersborg, 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 föroreningsspridning 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.

Kungälv kommun

Kungälv kommun har sammanfattat följande i sitt yttrande:

1. Kungälv kommun, som har intaget till sin huvudvattenförsörjning i Göta älv cirka fem 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 kontaktar 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.

Yttranden från företag och organisationer

Onsjö Golfklubb/Onsjö vägsamfällighet

Inga synpunkter på de två föreslagna alternativen gällande slussarnas kommande sträckning. Däremot vill Onsjö Golfklubb/Onsjö vägsamfällighet starkt betona att (oavsett alternativ) så bör tillfarter på Onsjövägens samfällighet undvikas.

Trafikverkets kommentar

Beslut om val av alternativ, vilket påverkar val av transportväg, fattas under hösten 2021. Eventuella transportvägar från väster utreds då i kommande projektering och beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen.

Strömman Turism & Sjöfart

Strömman 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 Strömman att det saknas perspektiven enligt lista 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).
Strömman behöver kunna trafikera dagtid mellan 09:00-16.00
- Kommer det bli några trafikbegränsningar under arbetet?
Strömman 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 Strömman kräva stilleståndsansättning för motsvarande period.
- Trafikanalys för utrymme för sväng utan att krocka i framtida konstruktionen krävs. Strömman 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.

Svenska kyrkan Vänersborg & Väne Ryr

Församlingen lämna bl a följande synpunkter för alternativ Öst:

- I östra delen av kyrkogården finns ett fåtal gravar där personal från Restad sjukhus gravsattes.

Några av dessa gravar är fortfarande aktiva. Enstaka gravsättningar har gjorts här på senare tid.

- Yrkessjöfarten bör ha liten påverkan på kyrkogårdsmiljön då det rör sig om ett fåtal fartyg varje dygn och en kortare stund. Däremot känner församlingen viss oro kring placeringen av eventuella sekundära verksamheter som väntbryggor för fritidsbåtar, caféverksamhet, nya byggnader och höjd på dessa, anslutningsvägar, parkeringsplatser och liknande som kan komma hamna nära kyrkogården.

Församlingen värnar om kulturarvet och den historia som präglar denne sjukhuskyrkogård inte störs eller går förlorad. Vidare att den stillhet som ankommer en begravningsplats inte får försämrats.

- Församlingen förutsätter också att befintliga gång- och cykelväg blir kvar så att genvägar inte uppstår genom häckar och in över kyrkogården.

- På Restad kyrkogård finns i norra delen ett antal stora ekar och i västra delen finns en lindallé.

Ekar är känsliga för förändringar av grundvattennivån, vilket inte visar sig direkt utan efter flera år. Både sänkning och höjning kan vara skadligt. Det är därför viktigt att grundvattennivån varken ändrats tillfälligt under byggtiden men ej heller permanent. Lindar är i första hand känsliga för höjd grundvattennivå.

- Församlingen vill uppmärksamma Trafikverket om att den "våtmark" i norr som delar av församlingens "Resta 3:16", Sjöfartsverket och fastigheten Hägnad 2" lätt översvämmas vid kraftig nederbörd.

1. Inloppet till den kulvert som ska avvattna området tättnar lätt. Om träd och vegetation inom tillrinningsområdet avlägsnas kommer en snabbare dagvattenavrinning till området att bli följden.

2. Då våtmarken översvämmas blir det också stopp i kyrkogårdens dränering och dagvatten vilket i sin tur leder till översvämning vid lågpunkt längs i öster inne på kyrkogården.

3. Marknivå eller "vattengång" inom våtmarken får inte höjas då det innebär att kyrkogårdens dränering skulle gå förlorade.

- Församlingen har idag inga planer, varken kort- eller långsiktigt, på att återuppta gravsättningen på Restad kyrkogård med vi vet inte vad framtida generationer vill använda marken till. Kyrkogården är kulturminnesskyddad men det är fullt möjligt att efter tillstånd från Länsstyrelsen använda delar av gravmarken för olika former av urn- och askgravar eller andra framtids gravskick.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna.

Vattenfall Vattenkraft AB

Vattenfall har noterat erosionsskador på både erosionsskydd och profilregleringsdamm inom ett lokalt avgränsat område vid Göta älvs södra strandlinje. Skadorna är lokaliserade till området söder om infarten till Brinkebergskulle-sluss och Karls grav, se

blå markering i kartan (figur 1) nedan. SGI har klassificerat området som skredskänsligt, delvis på grund av rådande erosion.



Figur 1. Orienteringskarta som visar läge för ny sluss vid Brinkebergskulle.

Enligt Vattenfalls bedömning är det inte osannolikt att propellerströmmar från fartyg som svänger in till Brinkebergskulle-sluss bidrar till en ökad erosion vid området. Vattenfall föreslår därför att erosionsfrågan och en eventuell åtgärd utreds inom ramen för slussprojekt-Brinkebergskulle. Vattenfall anser att samrådsunderlagets huvudalternativ, alternativ Öst, är fördelaktigt då alternativet ger fartygen en ökad svängradie från Göta älv till Brinkebergskulle-sluss vilket förmodligen skulle innebära en minskad stranderosion från propellerströmmar

Vattenfall noterar att åtgärder planeras på dammen vid Brinkebergskulle, Vattenfall önskar utförligare upplysningar rörande denna ombyggnation.

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.

Trollhättan Energi AB TEAB

Trollhättan Energi AB är huvudman för den allmänna VA-anläggningen i Trollhättan kommun. Sökt verksamhet bedöms kunna påverka Trollhättan Energi AB som dricksvattenproducent. Vattenverkets intagspunkt i Göta Älv är belägen ca 3 km nedströms verksamheten. Trollhättan har idag bara ett vattenverk och en vattentäkt varför ett utsläpp eller störning kan medföra allvarliga konsekvenser på vår förmåga att leverera dricksvatten till våra konsumenter.

I samrådsunderlaget anges att behov av skyddsåtgärder i byggskedet behöver utredas vidare för att möjliggöra byggnation samtidigt som Göta älv kan fungera som dricksvattentäkt. Under förutsättning att detta omhändertas i fortsatta arbete och att Trollhättan Energi AB ges möjlighet att bli involverade och kunna påverka genomförandet så att det minimerar risken för vår möjlighet att leverera ett hälsosamt och rent dricksvatten till våra konsumenter så har vi inga synpunkter på samrådsunderlaget.

Vi passar även på att informera om att en ny råvattenledning till Vänern håller på att projekteras och att ledningsstråket till Vänern håller på att utredas. Vänern kommer att bli huvudvattentäkt men intaget i Göta älv ska finnas kvar som reservvattentäkt. Samtidigt projekteras det för ett nytt vattenverk med placering intill det befintliga verket. Verket bedöms vara färdigt för driftsättning med provdrift 2025.

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 Trollhättans Energi AB.

Yttranden från allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda

Sammanfattning av inkomna yttranden

En fastighetsägare har följande frågor:

Hur lång tid kommer projektet ta?

Kostnader för de olika alternativen?

Vad görs med all jord?

Hur många bostäder rör det sig om per alternativ?

Fastighetsägaren upplever att alternativ öst är bäst. Minst förstörelse av natur och fornlämningar samt minst påverkan på privata fastigheter.

Trafikverkets kommentarer

Byggtiden är ca 5 år. I lokaliseringsutredningen redovisas att anläggningskostnaden bedöms vara av samma storleksordning för de två alternativen och blir då inte alternativskiljande. Vidare redovisas i lokaliseringsutredningen att ca 5 privatägda småhusfastigheter ligger på västra sidan, i närheten av utbyggnadsområdet, och kan beröras. I anslutning till befintligt slussområde på östra sidan finns förutom teknikhus för slussarna byggnader som bl.a. inrymmer 2 st bostadslägenheter, samt en enkel cafébyggnad och flera uthus. Masshantering utreds vidare i kommande projektering och beskrivs i miljökonsekvensbeskrivning.

Sammanfattning av inkomna yttranden

Ett antal fastighetsägare (30 st) har förordat alternativ öst.

Fastighetsägarna lyfter fram följande fördelar med alternativet:

- "Bättre för naturmiljön"
- "De nautiska förutsättningarna är mer fördelaktiga"
- "Transportvägarna blir korta"
- "Bommens sluss bevaras"
- "Påverkar färre bostadsfastigheter"

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar synpunkterna.

Sammanfattning av inkomna yttranden

Ett antal fastighetsägare (5 st) har förordat alternativ väst.

Fastighetsägarna lyfter fram följande fördelar med alternativet:

- "Påverkan på kulturmiljö blir mindre"
- "Färre boende påverkas"

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar synpunkterna.

Sammanfattning av inkomna yttranden

Fastighetsägare frågar om det finns möjlighet att belysa promenadstråket runt kanalen?

Önskar också att serveringen skall vara kvar och hålla öppet året runt.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar synpunkterna.

Sammanfattning av inkomna yttranden

I yttrandet lämnades synpunkten att bygga nya slussar är en felbedömning eftersom befintliga slussar är tillräckligt stora och behöver bara repareras.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar synpunkterna. Frågeställningen har utretts i tidigare utredningar vilket finns beskrivet i lokaliseringsutredning och samrådsunderlag.

Sammanfattning av inkomna yttranden

Fastighetsägare har yttrat sig kring kommande samråd avseende lokalisering i Trollhättan.

Trafikverkets kommentarer

Fastighetsägarnas skrivelse hanterar kommande samråd kring lokalisering i Trollhättan vilket inte ingår i detta samråd. Fastighetsägarna yttrande kan därför inte beaktas inom ramen för detta samråd men kommer att infogas i kommande samråd för lokalisering i Trollhättan.

Sammanfattning av inkomna yttranden

I yttrandet ställs frågan om vad som kommer hända med kolonilotterna och om ersättning utgår för ett nyuppsatt växthus? Vidare beklagar sig den yttrande över att sluss cafét behöver stängas.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar synpunkterna. Påverkan på koloniområdet klargörs i fortsatt projektering. Trafikverket kommer att ha en fortsatt dialog med de som eventuellt berörs.

Sammanfattning av inkomna yttranden

Har under flera år varit mycket intresserad av historia avseende Karls grav och de olika slussepokerna vid Brinkebergskulle. En över 400-hundra år historia som tyvärr inte har lyfts fram av Trafikverket. Flera av de få minnesmärken som finns kvar missköts. Ta t.ex den kvarvarande "tegelstensslussen" från 1770-talet och den fina minnesstenen från den "Sohlbergsska dammen" och det område på östra sidan av kanalen som även minner om "Kullens sluss".

I yttrandet förordas den östra alternativet.

Trafikverket kommentarer

Påverkan på kulturmiljön utreds vidare i nästa skede och utvecklas i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

Sammanfattning av inkomna yttranden

Fastighetsägaren har haft svårt att hitta svarsformuläret på webben.
Fastighetsägaren ställer frågan om varför inte en ny farled byggs mellan Vänern och Byfjorden eller Gullmarn?

Trafikverkets kommentarer

Frågeställningen har utretts i tidigare utredningar vilket finns beskrivet i lokaliseringsutredning och samrådsunderlag.

Sammanfattning av inkomna yttranden

Fastighetsägaren är tveksam till att projektet är samhällsekonomiskt lönsamt eftersom kanalen mest är en turistattraktion för småbåtar. Fastighetsägaren föreslår att standarden på E45 bör förbättras och att godset bör transporteras på järnvägen mellan Göteborg och Karlstad.

Trafikverkets kommentarer

Frågeställningen har utretts i tidigare utredningar vilket finns beskrivet i lokaliseringsutredning och samrådsunderlag.

Sammanfattning av inkomna yttranden

Förordar östra alternativet med motivering att det är bra att slippa en massa transporter genom Onsjö och ut i den redan hårt trafikerade rondellen vid Volvo Brandt.

Trafikverkets kommentarer

Transportvägarna utreds vidare i kommande projektering och beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen.

Sammanfattning av inkomna yttranden

Fastighetsägaren bor nära Brinkebergsskulle sluss i Vänersborg och har studerat de två alternativen. Fastighetsägarna i området är i dagsläget drabbade av mycket buller av de stora fartygen som slussas genom befintlig sluss. Det har till och med varit tillfällen då barnen vaknat på natten. Ett östligt alternativ hamnar ännu närmare fastighetsägaren. Fastighetsägaren undrar hur är tanken med bullerskydd både under byggtiden och i det permanenta skedet?

Trafikverkets kommentarer

Bullerfrågorna utreds vidare i kommande projektering och beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen.

Sammanfattning av inkomna yttranden

Fastighetsägaren undrar när beslut om alternativ kommer tas och hur processen är och om det kommer fler tillfällen att yttra sig över projektet.

Fastighetsägaren anser att byggnaderna vid befintlig sluss bör flyttas och bevaras. De är intresserad att placera någon byggnad på sin tomt och är även intresserad att köpa mer mark av Sjöfartsverket.

Fastighetsägarna informerade att längs ut vid älven finns en bäverhydda och att det även finns höga naturvärden längs östra stranden med ekskog.

Fastighetsägarna undrade vilka störningar under byggtiden som kan bli aktuella?

Fastighetsägarna framförde att området längs kanalen har ett värde för friluftslivet.

Trafikverkets kommentarer

När samrådet är avslutat sammanställs en samrådsredogörelse och beslut om val av alternativ fattas under hösten 2021. Tillståndsansökan med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) kommer därefter att tas fram och skickas in till mark- och miljödomstolen. När tillståndsansökan lämnats in till domstolen blir det möjligt att yttra sig igen och när det finns en dom kan den överklagas. Påverkan på människor och miljö hanteras under framtagande av MKB. Fortsatt projektering kommer att visa om byggnader kan flyttas.

Sammanfattning av inkomna yttranden

Fastighetsägaren undrade om han kan bo kvar i sitt hus? Det västra alternativet berör hans garage.

Fastighetsägaren vill investera i nytt kök och ny inredning och undrar om det medför ekonomiska risker?

Fastighetsägaren undrade om det blir aktuellt med nattarbete?

Fastighetsägaren har en brunn på tomten och undrade om han kan få ersättning om den sinar? Brunnen är nog borrarad men har ingen nedsänkt pump. Fastighetsägaren har även eget avlopp.

Fastighetsägaren undrar hur han får veta vilket alternativ som kommer att väljas?

Trafikverkets kommentarer

Val av alternativ kan påverka 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 anges att

- Det är önskvärt att körbara bil-, cykel- och gångvägar anläggs eller bevaras på östra sidan av Karls grav.
- Att sprängmassorna i möjligaste mån bör användas för återfyllning av befintlig sluss.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

Sammanfattning av inkomna yttranden

Fastighetsägarna skriver att det planeras ett 40-tal tomter på den östra sidan av slussleden, s k Astrids Ängar. Försäljning av dessa tomter har inletts och finns med i planen för området. Vilken hänsyn har tagits till dessa fastigheter, exempelvis hur sänkt grundvatten m.m., kan påverka dem?

Trafikverkets kommentarer

Astrids ängar ligger utanför projektets utredningsområde. Påverkan på människor och miljö hanteras under framtagande av MKB.

Sammanfattning av inkomna yttranden

Fastighetsägaren skriver att det vore tråkigt om allén mot slusscafét försvinner och hoppas på att den får vara kvar.

Trafikverkets kommentarer

Påverkan på människor och miljö hanteras under framtagande av MKB.

Sammanfattning av inkomna yttranden

I yttrandet skrivs att Trafikverkets lokaliseringsutredningar för Lilla Edets och Brinkebergskulles 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 kommentarer

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 784 89 Borlänge

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