

Tillståndsansökan enligt miljöbalken

Samrådsredogörelse

Slussar i Trollhätte kanal

Anläggande av sluss i Trollhättans kommun,
Västra Götalands län

2025-10-09



I samarbete med:



SJÖFARTSVERKET

Trafikverket

Postadress: Vikingsgatan 4, 414 04 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2025-10-09

Ärendenummer: TRV 2024/130285

Kontaktperson: Mikael Rintala, Trafikverket

Filnamn: S.14+TK.N.A00-VFA.T.009

Rev.	Ändringen avser	Godkänd av	Ändringsdatum
A	Beskriv vad och vart som är ändrat		
B			
C			

Innehåll

Bilagor.....	5
1 Inledning	6
2 Syfte	7
3 Avgränsningssamråd.....	8
3.1 Samrådsrets	8
3.2 Samrådets genomförande	9
3.2.1 Skriftligt samråd	10
3.2.2 Samråd via annons.....	10
3.2.3 Samråd via öppet hus.....	12
3.2.4 Informationsmöte med Länsstyrelsen	13
4 Inkomna synpunkter	14
4.1 Länsstyrelsen i Västra Götalands län.....	14
4.2 Kommuner.....	24
4.2.1 Göteborgs stad	24
4.2.2 Vänersborgs kommun.....	28
4.2.3 Lilla Edets kommun	29
4.2.4 Kungälv kommun	31
4.2.5 Trollhättans stad	35
4.3 Övriga myndigheter	42
4.3.1 Västtrafik	42
4.3.2 Tillväxtverket.....	43
4.3.3 Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI).....	43
4.3.4 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB).....	43
4.3.5 Transportstyrelsen	45
4.3.6 Räddningstjänsten Fyrbodal	45
4.3.7 Statens geotekniska institut (SGI).....	46
4.3.8 Riksantikvarieämbetet	47
4.4 Företag och organisationer	48
4.4.1 Strömma Turism & Sjöfart AB	48
4.4.2 Vänersamarbetet	49
4.4.3 Sportfiskarna	50

4.4.4 Västergötlands Ornitologiska Förening	52
4.4.5 Trollhättan Energi AB.....	53
4.4.6 Naturskyddsföreningen Trollhättan	54
4.4.7 Riksbyggen BRF Trollhättehus 13, 14, 15 och 17	57
4.4.8 Miljöpartiet de gröna Trollhättan.....	58
4.4.9 Naturskyddsföreningen Norra Älvsborg	61
4.4.10 Vattenfall Vattenkraft AB.....	63
4.4.11 Vattenfall Eldistribution AB.....	70
4.5 Enskilda som kan bli särskilt berörda.....	72
4.5.1 Fastighetsägare 1	73
4.5.2 Fastighetsägare 2	88
4.5.3 Fastighetsägare 3	92
4.5.4 Fastighetsägare 4	93
4.5.5 Fastighetsägare 5	94
4.5.6 Fastighetsägare 6	96
4.5.7 Fastighetsägarna 7, 8, 9, 10 och 11	97
4.5.8 Fastighetsägare 12	99
4.5.9 Fastighetsägare 13	99
4.6 Allmänheten	100
4.6.1 Privatperson 1	100
4.6.2 Privatperson 2	100
4.6.3 Privatperson 3	100
4.6.4 Privatperson 4	101
4.6.5 Privatperson 5	101
4.6.6 Privatperson 6	101
4.6.7 Privatperson 7	102
4.6.8 Privatperson 8	103
4.6.9 Privatperson 9	104
4.6.10 Privatperson 10.....	105
4.6.11 Privatperson 11.....	107
4.6.12 Privatperson 12.....	108
4.6.13 Privatperson 13.....	109
Referenser	111

Bilagor

1. Samrådsunderlag 2025-02-10
2. Sändlista (samrådskrets)
3. Samrådsutskick
4. Informationsbrev till närboende

1 Inledning

Samråd är det första steget i en prövningsprocess för tillstånd enligt miljöbalken. I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från myndigheter, enskilt berörda och allmänhet samt projektets bemötande av de inkomna synpunkterna.

Trafikverket och Sjöfartsverket avser att ansöka om tillstånd till vattenverksamhet med mera enligt miljöbalken för anläggande av en ny slussled i Trollhättan. De nuvarande slussarna i Trollhätte kanal är drygt 100 år gamla och närmar sig slutet av sin tekniska livslängd trots fortlöpande renoveringsinsatser. Det betyder att deras funktion på sikt inte kan upprätthållas med hjälp av underhåll och därför måste bytas ut. En av förutsättningarna för projektet är att sjötrafiken måste kunna pågå under hela den fleråriga byggtiden med endast mindre störningar under korta perioder. Nybyggnad av slussar i befintligt läge är därför inte ett möjligt alternativ.

Farleden är viktig för godstrafiken i Vänerregionen, inte minst för exportindustrin runt Vänern. Projektets övergripande mål är att bevara farledens funktion för Vänersjöfarten och skapa förutsättningar för framtida utveckling av densamma. Projektet medför också att fritidssjöfart och turism längs Göta älv, Vänern och Göta kanal kan fortgå och utvecklas.

I Trollhättan innebär projektet att en ny slussled kommer att anläggas genom Trollhättan enligt det av Trafikverket och Sjöfartsverket tidigare beslutade alternativ Nord.

2 Syfte

Syftet med detta avgränsningssamråd har varit att informera om projektet, inhämta synpunkter och kunskap om omständigheter som har betydelse för utformning och utförande av projektet och identifiera viktiga frågeställningar med mera som bör behandlas vidare i projektets miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Efter samrådet har alla inkomna synpunkter sammanställts och bemötts i denna samrådsredogörelse som publiceras på Trafikverkets webbplats. Samrådsredogörelsen ingår även i tillståndsansökan.

3 Avgränsningssamråd

Muddring av farled innebär alltid betydande miljöpåverkan enligt 6 § punkt 3c i miljöbedömningsförordningen (2017:966). Även i övrigt är projektets omfattning sådan att det kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Bedömningen grundar sig på de planerade åtgärdernas lokalisering och omfattning gällande påverkan på bland annat boende-miljö, friluftsliv, landskapsbild och naturmiljö både på land och i vatten.

Eftersom projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan hölls inget undersökningssamråd, utan samrådet genomfördes som ett avgränsningssamråd.

Under 2021 hölls ett inledande avgränsningssamråd för lokaliseringen av den nya slussleden i Trollhättan (Trafikverket, 2021). I samrådet presenterades ett nordligt och ett sydligt alternativ för ny slussled. I samrådet förordades inget alternativ, utan synpunkter togs in för båda alternativen. Många frågor och synpunkter inkom om att bland annat renovera eller bygga nya slussar i befintlig sträckning. För att bemöta synpunkterna och tydligt kunna motivera ett förordat alternativ genomfördes ett antal fördjupade utredningar och de genomförbara alternativen studerades i mer detalj.

Under 2023 hölls ett fortsatt samråd om lokalisering med det av Trafikverket och Sjöfartsverket förordade alternativet Nord och det andra genomförbara alternativet Syd (Trafikverket, 2023). Syftet med samrådet var att informera om och inhämta synpunkter om den nu förordade lokaliseringen alternativ Nord för att kunna ta ställning för alternativet och för att bestämma vilken omfattning och detaljeringsgrad miljökonsekvensbeskrivningen behöver ha. Efter det genomförda samrådet 2023 tog Trafikverket och Sjöfartsverket ställning för alternativ Nord i ett gemensamt beslut 2023-12-08 (Trafikverket och Sjöfartsverket, 2023).

3.1 Samrådsrets

I samrådsretsen ingår bland annat länsstyrelsen, tillsynsmyndigheter och de enskilda, som kan antas bli särskilt berörda av en ny slussanläggning under både driftskede och byggskede, såsom fastighetsägare, företag, ledningsägare och närboende med flera. Vidare ingår statliga myndigheter, kommuner, intresseorganisationer och den allmänhet som kan antas bli berörda. De enskilda som kan antas bli berörda av markintrång och störningar under byggtid och driftskede har definierats genom det geografiska utredningsområdet som projektet berör.

Under samrådsprocessen informerade Trafikverket de myndigheter, organisationer och enskilda som kan bli berörda för att få ta del av deras synpunkter och kunskap. Sändlistan till de myndigheter, kommuner, företag och organisationer som inkluderats i samrådsprocessen bifogas som Bilaga 2. Till alla myndigheter, kommuner, organisationer, företag, fastighetsägare och närboende skickades ett informationsbrev med information om samrådet, en länk för att ta del av samrådsunderlaget och en inbjudan att lämna skriftliga synpunkter (se Bilaga 3).

3.2 Samrådets genomförande

Samrådet för anläggande av slussar med mera i Trollhättans stad genomfördes skriftligt, via annonsering samt genom öppet hus, vilket redogörs för närmare nedan. Med Länsstyrelsen i Västra Götalands län genomfördes även ett informationsmöte, som också redogörs för närmare nedan. Samrådstiden var mellan den 10 februari och den 12 mars. Anstånd att inkomma med svar efter den 12 mars har beviljats och yttranden inkomna efter den 12 mars har tagits emot.

Mellan den 25 februari och 3 mars 2025 höll Trafikverket separata möten med berörda fastighetsägare i området Västergärdet för att informera om projektet och om påverkan för enskilda. Berörda fastighetsägare gavs möjlighet att ställa frågor om projektet. Minnesanteckningar från mötena har upprättats och finns diarieförda hos Trafikverket. Sammanställd information utifrån de frågor som uppkommit kommer att skickas ut till berörda fastighetsägare.

Inför samrådet togs ett samrådsunderlag fram, som publicerades på projektets webbsida:

<https://bransch.trafikverket.se/arkiv/projektdokument/projektdokument/prio-1/dokument-for-projekt-slussar-i-trollhatte-kanal/?expandid=collapseAccordion-763133#collapseAccordion-763133>

Underlaget fanns också i pappersformat på Stadsbiblioteket, Kungsgatan 25, och i Trollhättans stads Kontaktcenter, Gärdhemsvägen 9.

Samrådsunderlaget framgår av Bilaga 1.

För att skicka in synpunkter har man kunnat använda sig av ett digitalt formulär via projektets webbsida (se adress ovan). Det har även varit möjligt att lämna synpunkter via brev och e-post.

Samtliga inkomna yttranden och övriga handlingar i samrådet, som protokoll, minnesanteckningar med mera, finns diarieförda hos Trafikverket, under ärendenummer TRV 2024/130285.

3.2.1 Skriftligt samråd

Skriftligt samråd genomfördes genom att ett informationsbrev med information om samrådet, en länk för att ta del av samrådsunderlaget och en inbjudan att lämna skriftliga synpunkter skickades ut till samtliga i samrådsgruppen. Samrådsinformationen skickades till 27 myndigheter, 17 kommuner, 64 företag och intresseorganisationer samt 5 rättighetshavare som ansågs vara berörda, se sändlistan som bifogas som Bilaga 2.

Informationsbrevet bifogas som Bilaga 3. Informationsbrevet skickades även ut till samtliga privatpersoner och fastighetsägare inom en zon av cirka 300 meter från de planerade arbetsområdena, totalt 401 fastighetsägare till totalt 331 fastigheter. En komplett sändlista till privatpersoner och fastighetsägare finns diarieförd hos Trafikverket. Till närboende skickades även ett särskilt informationsbrev som bifogas som Bilaga 4.

Boende och fastighetsägare i närområdet ansågs vara berörda av det planerade slussbygget; antingen direkt genom att till exempel mark tas i anspråk, byggbuller eller grundvattensänkning, eller indirekt genom till exempel byggtrafik eller omledning av cykel- och promenadstråk.

Utöver samrådstillfällena har Trafikverket regelbundna mötesserier med bland andra Västra Götalandsregionen, berörda kommuner (där både politiker och tjänstemän deltar), Länsstyrelsen i Västra Götaland och Vattenfall Vattenkraft AB. Mötesserierna pågår under hela planeringsprocessen och syftar till att informera om projektet och inhämta synpunkter.

3.2.2 Samråd via annons

Samrådet annonserades i ortspressen genom att kungörelsen publicerades i TTELA den 8 februari 2025. Kungörelseannonsen visas i Figur 1.

Ytterligare annonsering genomfördes digitalt via digitala banners (se Figur 2). Dessa publicerades på GP.se, Aftonbladet.se, Ttela.se, Svd.se, Bohuslänningen.se, TV.nu och Klart.se mellan den 10 och 25 februari 2025. Dessa digitala banners har varit geostyrda, vilket betyder att den som vistas i området runt Trollhättan och går in på en av dessa hemsidor kommer att se annonsen. De digitala annonsernas utformning framgår av Figur 2.

Information om samrådet har också publicerats på Trafikverkets hemsida under samrådstiden.

LÖRDAG 8 FEBRUARI 202533

Meddelanden

Kungörelser

TRAFIKVERKET

SAMRÄDSSHANDLING – TILLSTÅND ENLIGT MILJÖBALKEN

Nya slussar i Trollhätte kanal, Trollhättans kommun

Vi planerar tillsammans med Sjöfartsverket att bygga nya slussar i Trollhätte kanal i Trollhättan och ska inför det söka miljö tillstånd. Vi bjuder därför in till samråd och öppet hus, där du kan få ta del av information om projektet och lämna synpunkter.

Samrådstid: 10 februari–9 mars 2025.

Plats för handlingar: Samrådsunderlaget finns på vår webbsida: trafikverket.se/slussarintrollhattekanal. Underlaget finns också i pappersform på Stadsbiblioteket, Kungsgatan 25, Trollhättan.

Öppet hus: Välkommen att träffa oss för att få information och ställa frågor när vi håller öppet hus måndagen den 24 februari kl. 16–19.30 i Folkets hus Kulturhuset, Kungsgatan 25, Trollhättan.

Skicka dina synpunkter:

- Digitalt formulär nås via projektets webbsida: trafikverket.se/slussarintrollhattekanal
- Brev: Trafikverket, Ärendemottagningen, Box 810, 781 28 Borlänge. Ange ärendenummer TRV 2024/130285.
- E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se. Ange ärendenummer TRV 2024/130285.

Synpunkter ska ha kommit in skriftligen senast den 12 mars 2025.

Mer information: Läs mer om projektet på vår webbsida: trafikverket.se/slussarintrollhattekanal

Kontaktperson: Projektleddare Mikael Rintala, 010-123 81 80, mikael.rintala@trafikverket.se



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

Evenemangsaktuellt

Tisdagsträff i Cafe Nyfikat

"En hyllning till Lars Berg-nagen"

The Macs: Ulf Ericsson, Trollhättan, Ingvar Karlsson, Lerum

Tisdag 11 februari 10.30

RPG i Esplanadkyrkan, Trollhättan

VÄLKOMMEN!

Föreningsaktuellt



Berättarkväll

Gårdhems Hembygdsförening bjuder in till en berättarkväll i Hembygdsgården den 13/2 19.00-21.00. Sven Ahlander kommer att berätta om sin bakgrund och en del om släktforskning. Det kommer att bli en intressant kväll. Begränsat antal platser. Servering, inbjuder. Alla hjärtligt välkomna.

STRÖMSLUNDSFÖRENINGEN

Götasalen, Strömslundag 36. Tors 13/2 kl. 18.00 berättar **Wolf Clarke** från Angö församling historien om Ryss-lands stora beställning av lok från **Nohab**! Entré 40:- inkl. fika. Lotten. I samverkan med **ABF**. **ALLA** hjärtligt välkomna!

Evenemang

Nöjen

OMTÄNKTI!

Hållbara hus, beredskap & valen som gör skillnad

BOHUSLÄNS MUSEUM

08.02.2025 - 18.05.2025

FRI ENTRÉ

Tjänster

Camillas Städ & Trädgård

Flyttstäd med städ garanti. Hemstäd, fönsterputs och trädgårdsarbete.

17 år i branschen. Ring för att få veta mera 0521-12025.

Anita Seniorbolaget i Tvåstad

Vi utför arbeten inom:
Städ/Flyttstäd, Trädgård, Fönsterputs, Målning och Snickeri m.m.

För mer info kontakta:
Ebbe Bolander 0720619820

ebbebolander@seniorbolaget.se

Seniorbolaget

Var alla äldre är nöjda

90

STÖD FÖRSKNING

Stöd livsviktig forskning på cancerfonden.se



Motor

Bilar

Köpes

BILAR KÖPES FR-07

Även defekta, obers, hämtas på plats.

Tony 073 55 60 248

Husvagnar, husbilar

Köpes

Husvagn/Husbil Köpes

Har du en husvagn eller en husbil som du vill sälja? Ring då mig, sålt av intresse även något defekt. 0738-002373 Toni

Varor

Köpes

Kakelugnar köpes

Ring/sms 0709959026

Läs de senaste nyheterna på ttela.se

Stöd barn med cancer.

Swisha en gåva till 9006602 eller sätt in på BG 900 - 6602

Tack!



Västra

Figur 1. Bild av kungörelseannonsen som publicerades i TTELA, 8 februari 2025.

11



Figur 2. Bilder av de digitala annonser som användes för den geostyrda annonseringen.

3.2.3 Samråd via öppet hus

Samråd genom öppet hus för allmänheten hölls i Folkets hus i Trollhättan den 24 februari kl. 16.00–19.30. På öppet hus närvarade representanter från Trafikverket, Sjöfartsverket och WSP Sverige AB. Information i det pågående samrådet visades i stationer.

På öppet hus gavs möjlighet för alla som ville få information att ställa frågor om projektet, ta del av information och lämna synpunkter i det pågående samrådet. Information om projektet, det pågående samrådet, och de åtgärder som planeras i Trollhättan presenterades. Bland annat visades kartor över den nya farledssträckningen, visualiseringar av den nya slussleden, information om befarad miljöpåverkan, befarad bullerpåverkan, samt påverkan för natur- och kulturmiljön.

3.2.4 Informationsmöte med Länsstyrelsen

Den 5 mars 2025 hölls ett informationsmöte med Länsstyrelsen i Västra Götalands län där Trafikverket presenterade projektet. Länsstyrelsen gavs möjlighet att ställa frågor muntligen inför sitt skriftliga yttrande.

Länsstyrelsen lämnade skriftliga synpunkter i yttrande som inkom till Trafikverket den 11 mars 2025. De synpunkter som framfördes i länsstyrelsens yttrande redovisas i avsnitt 4.1.

4 Inkomna synpunkter

I detta avsnitt sammanfattas de synpunkter som inkommit inom avgränsningssamrådet, samt projektets bemötande av inkomna synpunkter.

Av de myndigheter som ingått i samrådet har Havs- och vattenmyndigheten, Tillväxtverket, Jordbruksverket, Sveriges Geologiska Undersökning, Sveriges Lantbruksuniversitet, Statens Energimyndighet, och Länsstyrelsen Värmland meddelat att de avstår från yttrande. Svenska kraftnät och Skogsstyrelsen har meddelat att de inte har några synpunkter. Försvarsmakten Högkvarteret har meddelat att de inte har något att erinra.

Yttranden har lämnats av Västtrafik, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI), Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Räddningstjänsten Fyrbodol, Transportstyrelsen, Statens Geotekniska Institut (SGI), Länsstyrelsen Västra Götaland och Riksantikvarieämbetet.

Av de företag och organisationer som ingått i samrådet har Strömma Turism & Sjöfart AB, Vänersamarbetet, Sportfiskarna, Västergötlands Ornitologiska Förening, Trollhättan Energi AB, Naturskyddsföreningen Trollhättan, Riksbyggen BRF Trollhättanhus 13,14,15 och 17, Miljöpartiet de gröna Trollhättan, Naturskyddsföreningen Norra Älvsborg, Vattenfall Vattenkraft AB och Vattenfall Eldistribution AB lämnat synpunkter. Ellevio har meddelat att de avstår från att yttra sig.

Av de kommuner som ingått i samrådet har yttranden inkommit från Göteborgs stad, Lilla Edets kommun, Vänersborgs kommun, Kungälv kommun och Trollhättans stad.

Totalt 91 yttranden, från 27 personer, har inkommit från allmänheten och enskilda som kan anses berörda.

4.1 Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Den 5 mars 2025 hölls ett informationsmöte med Länsstyrelsen i Västra Götalands län där Trafikverket informerade om projektet och gav Länsstyrelsen möjlighet att ställa frågor. Länsstyrelsen gavs därefter möjlighet att lämna synpunkter i samrådet skriftligen.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län inkom den 2025-03-11 med ett samrådsyttrande. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 127. Länsstyrelsen har i sitt samrådsyttrande den 11 mars 2025 lämnat följande synpunkter.

Miljökonsekvensbeskrivning

Länsstyrelsen anser att miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) ska tas fram av den som har sakkunskap om verksamhetens särskilda förutsättningar och förväntade miljöeffekter. Hur detta har beaktats ska redovisas i MKB:n.

Länsstyrelsen yttrar att synpunkterna huvudsakligen är baserade på det som anges i samrådsunderlaget daterat den 10 februari 2025. Länsstyrelsen vidhåller de synpunkter som de har lämnat i yttrandena den 14 februari 2022 och den 13 oktober 2023, såvida inget annat framgår av detta yttrande.

Trafikverkets svar: *Synpunkten noteras inför det fortsatta arbetet.*

Avgränsningar

Miljökonsekvensbeskrivning

Projektet omfattar förutom tillståndspliktiga vattenverksamheter och tillståndspliktig hamnverksamhet flera följdverksamheter som kan medföra avsevärd påverkan på miljön och människors hälsa. Länsstyrelsen anser att MKB:n ska innefatta samtliga miljöeffekter och miljökonsekvenser som projektet i sin helhet ger upphov till för att ge en helhetsbild av miljöpåverkan, det vill säga inte bara konsekvenser av den tillståndspliktiga vatten- och hamnverksamheten.

MKB:n ska innehålla en identifiering, beskrivning och bedömning av de miljöeffekter som verksamheten kan antas medföra i sig eller till följd av yttre händelser.

Trafikverkets svar: *Synpunkten noteras inför det fortsatta arbetet.*

Geografisk avgränsning

Anläggning av nya slussar som planeras i Lilla Edet och Vänersborg kommer även de att medföra ingrepp i kultur-, natur-, och vattenmiljöer i och i anslutning till Göta älv. Enligt Länsstyrelsens bedömning bör kumulativa effekter av verksamheterna på samtliga tre orter beaktas vid bedömning av behovet av kompensationsåtgärder.

Trafikverkets svar: *Synpunkten noteras inför det fortsatta arbetet. Kumulativa effekter kommer att beskrivas översiktligt i den mån de uppkommer.*

Avgränsning i sak

I samrådsunderlaget framgår att Trafikverket bedömer att schakt och andra arbeten för ny slussled mellan Bergkanalen och Göta älv inte utgör vattenverksamhet enligt miljöbalken. Enligt Länsstyrelsens bedömning skulle däremot utförandet av den nya slussleden kunna betraktas som en ändring av en befintlig vattenanläggning (befintlig slussanläggning och Bergkanal). Därmed bedömer Länsstyrelsen att Trafikverket kan behöva se över avgränsningen av planerade vattenverksamheter.

Trafikverkets svar: *Avgränsningen av ansökan utreds och kommer att framgå av huvudinlagan till ansökan.*

Riksintressen

Fyra olika riksintressen ställs mot varandra i tillståndsprövningen, där den planerade verksamheten representerar riksintresse för kommunikation (sjöfart). Enligt Länsstyrelsen bör det framgå av MKB:n varför verksamheten skulle medföra den bästa långsiktiga hushållningen av mark- och vattenområdet samt hur de negativa konsekvenserna i möjligaste mån kan reduceras och kompenseras, både under anläggningsskedet och driftskedet. Dessutom ska underlaget i MKB:n göra det möjligt att bedöma om det finns risk för påtaglig skada för något av de berörda riksintressena.

Trafikverkets svar: *Den ansökta verksamhetens påverkan på riksintressen, en avvägning mellan riksintressena och en bedömning av skadan för de berörda riksintressena kommer att ingå i miljökonsekvensbeskrivningen.*

Kompensationsåtgärder

Länsstyrelsen anser att kompensationsåtgärder bör övervägas och utredas för att hantera intrång i allmänna intressen som den planerade verksamheten orsakar. Utredning och förslag på åtgärder ska beskrivas i MKB:n.

Trafikverkets svar: *Kompensationsåtgärder, samt natur- och kulturförbättrande insatser kommer att redovisas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen.*

Kommunala planer

Parallellt med denna process pågår även ett avgränsningssamråd rörande Detaljplan för sluss och farled, del av Olidan 3:2, 5:16 med flera (Länsstyrelsens diarienummer 7193-2025). Enligt kommunen kan planförslaget antas innebära betydande miljöpåverkan och har begärt samråd med Länsstyrelsen om den kommande miljökonsekvensbeskrivningen.

Tillståndsansökan för denna verksamhet och framtagandet av ny detaljplan genomförs som parallella processer. Länsstyrelsen håller med om att frågor rörande gestaltning, landskapsutformning och aspekter rörande markanvändning ska hanteras i detaljplan, som det redovisade samrådsunderlaget anger. Länsstyrelsen vill samtidigt framhålla att ingreppens helhetsinverkan måste redovisas i båda processerna. Det innebär att alla aspekter och konsekvenser av projektet ska ingå i båda processerna, även om de faktiska prövningarna kommer avgränsas till olika huvudfrågor. Länsstyrelsen anser att utredningar och resultat med fördel kan samnyttjas i de respektive processerna.

Trafikverkets svar: *Synpunkten noteras i det fortsatta arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen. Framtagandet av båda*

miljökonsekvensbeskrivningarna kommer ske i samverkan mellan Trafikverket och Trollhättans Stad.

Naturmiljö

Skyddade arter

Trafikverket har identifierat att områden för den nya slussleden används av skyddade djurarter, bland annat fladdermöss. Utöver verksamhetens direkta ingrepp i miljöer tillkommer även avhållande effekter av farledsbelysning och liknande. En artskyddsutredning pågår och Länsstyrelsen vill att följande aspekter klargörs i utredningen:

- Förekomst av skyddade arter (enligt 4 och 4 a §§ artskyddsförordningen) inom områden för planerad verksamhet, om arterna använder området för fortplantning, övervintring eller vila, samt hur störningar eller skador kan undvikas genom anpassning av åtgärden eller att skyddsåtgärder vidtas.
- Förutsättningar för skyddade arter (enligt 4 och 4 a §§ artskyddsförordningen) som förlorar områden för fortplantning, vila och övervintring att tillgodose sina behov i närområdet. Närområdet ska avgränsas utifrån den berörda artens lokala revir eller hemområde.
- Om den planerade verksamheten orsakar störning (buller, mänsklig aktivitet, habitatförstörelse) hos fåglar och hur detta påverkar bevarandet av berörda fågelpopulationer.

Trafikverkets svar: *En artskyddsutredning som kommer att omfatta samtliga aspekter som nämns i Länsstyrelsens yttrande pågår.*

Naturreservat

Enligt samrådsunderlaget kommer delar av naturreservatet Älvrummet att behöva upphävas. Det kan också krävas dispens från reservatsföreskrifter för vissa åtgärder inom det kvarvarande reservatet. Vid beslut om upphävande av naturreservatet eller dispens krävs att intrånget i naturvärdet kompenseras i skälig utsträckning. Länsstyrelsen anser att kompensationsåtgärder bör studeras närmare i samverkan med Trollhättans stad. I framtagandet av möjliga kompensationsåtgärder bör både de ekologiska värdena som påverkas av ny slussled och de höga friluftsvärden naturreservatet har uppmärksammas.

Den nya slussleden innebär att naturreservatet Älvrummet kommer att delas i två delar. Länsstyrelsen vill att det klargörs hur tillgängligheten dem emellan säkerställs, både under anläggningsskedet och driftskedet.

Trafikverkets svar: *Frågan utreds i nära samverkan med Trollhättans stad. Förslag på kompensationsåtgärder för både naturmiljö och friluftsliv kommer*

presenteras inom ramen för den ansökan om upphävande av del av naturreservat Älvrummet som kommer att lämnas in. Skydds- och kompensationsåtgärder inom Älvrummet kommer säkerställa tillgängligheten inom naturreservatet efter byggtiden.

Tillgängligheten under byggtiden kommer att hanteras i samverkan med Trollhättans stad.

Riksintresse för friluftsliv

Länsstyrelsen anser att det i MKB:n behövs en utförlig beskrivning av hur det rörliga friluftslivet ska kunna fortsätta. Det gäller för nyttjande av både vattenområden och områdets vandringsleder.

Länsstyrelsen vill även att upplevelsen av Älvrummets naturreservat och det rörliga friluftslivet på västsidan av Göta älv redovisas i MKB:n. Länsstyrelsen föreslår att det kan beskrivas med hjälp av fotomontage från det rörliga friluftslivets perspektiv.

Trafikverkets svar: *Frågan utreds i samverkan med Trollhättans stad, och kommer att beskrivas i kapitlet Upplevelse av landskap-Friluftsliv i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen.*

Fler fotomontage och visualiseringar kommer att tas fram.

Riksintresse för naturvård

Eftersom riksintresset Göta och Nordre älvs dalgångar berörs av projektet anser Länsstyrelsen att påverkan på landskapsbilden behöver beskrivs i MKB.

Trafikverkets svar: *Påverkan på landskapsbilden avses i första hand vara en fråga att hantera inom den nya översiktsplan för Trollhättans stad som är under framtagande.*

Kulturmiljö

Länsstyrelsen anser att MKB:n behöver beskriva, analysera och konsekvensbeskriva projektets beräknade påverkan på landskapsbilden. Då byggnationen riskerar att skapa negativa barriärskapande effekter och reducerar läsbarheten i området efterlyser Länsstyrelsen realistiska fotomontage på anläggningen som kan underbygga konsekvensbeskrivningen. Länsstyrelsen efterfrågar specifikt fotomontage från utkikspunkt Kopparklinten.

Länsstyrelsen vill att MKB:n redogör för hur den nya anläggningen bäst kan utformas för att stämma överens med alla aspekter av kulturmiljön och kanske till och med bidra till att stärka den. Enligt Länsstyrelsen borde en god detaljprojektering av utformningen kunna tillgodose de viktigaste värdebärarna för riksintresset och det statliga byggnadsminnet.

För att motivera val av alternativ anser Länsstyrelsen att en byggnadsantikvarisk inventering och värdering behöver göras för både alternativ Nord och Syd. Inventeringen ska omfatta alla direkt berörda byggnader för respektive alternativ och det ska framgå om byggnader går att flytta.

I samrådsunderlaget uppmärksammar Länsstyrelsen den avgränsning av vad som ska prövas inom ansökan om vattenverksamhet och vad som ska hanteras inom ramen för kommande detaljplaner. I denna fråga anser Länsstyrelsen att orsak och verkan till stor del är sammanhängande faktorer, där målet med MKB och detaljutformning av anläggningen måste vara att sammantaget tillgodose riksintressets utpekade värden. Detaljutformningen bör mildra negativa konsekvenser i den utsträckning som är tekniskt möjlig.

Trafikverkets svar: *Kulturmiljöfrågan kommer att hanteras inom ramen för miljökonsekvensbeskrivningen och den fördjupad Kulturarvsanalys som utförs. En byggnadsantikvarisk utredning för alternativ syd kommer inte att utföras då detta alternativ har valts bort av flera skäl.*

Fler fotomontage och visualiseringar kommer att tas fram.

Yt- och grundvatten

Länsstyrelsen kompletterar tidigare yttranden med följande synpunkter.

Vattenkraft

Länsstyrelsen bedömer att inverkan av planerade erosionsskydd bör utredas eftersom det kan förändra den vattenförande sektionen. En förträngning av sektionen kan medföra ogynnsamma utfall för vattenkraftproduktionen.

Trafikverkets svar: *Hydrologisk påverkan av de erosionsskydd som avses att anläggas kommer att utredas. Vid behov kan utformningen av erosionsskydden anpassas för att den hydrologiska påverkan ska bli mindre. Påverkan för vattenkraften utreds och kommer att redovisas.*

Fiskfauna och naturvärden i vatten

Länsstyrelsen belyser vikten av att de naturanpassningar och kompensationsåtgärder som kan vidtas för att begränsa negativa konsekvenser av de fysiska ingreppen i vattenmiljöerna utreds vidare. Inventeringar av förekommande naturvärden, arter och livsmiljöer i berörda vattenmiljöer är viktigt underlag för detta.

Trafikverkets svar: *En naturvärdesinventering för vattenmiljöerna har genomförts och kommer att redovisas. Synpunkter om kompensationsåtgärder tas med för vidare arbete i miljökonsekvensbeskrivning och tillståndsansökan.*

Vattenkvalitet

Enligt Länsstyrelsen bör lämpliga arbetssätt och skyddsåtgärder utredas vidare för att minimera påverkan på vattenkvaliteten i Göta älv. För planering av arbeten, skyddsåtgärder och hantering av muddermassor är sedimentprovtagningarna ett viktigt underlag.

Länsstyrelsen ser positivt på den grumlingsmodellering som ska tas fram och anser att den utgör ett betydelsefullt underlag för att bedöma påverkan av grumling och föroreningsspridning. Modellen bör beskriva spridningen vid olika flöden i älven.

Länsstyrelsen upplyser om att vattenföringen i Göta älv nedströms kraftverken i Trollhättan kan variera kraftigt. Det varierande flödet kan påverka planerade arbeten och val av skyddsåtgärder. Vid höga flöden kan vissa arbeten vara olämpliga att utföra.

Trafikverkets svar: *De synpunkter som tas upp i Länsstyrelsens yttrande hanteras, utreds och kommer att beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen.*

Föroreningar i sediment

Länsstyrelsen efterfrågar en bedömning av om det kommer finnas behov av återkommande underhållsmuddringar i framtiden och vilka miljökonsekvenser det i så fall kan medföra.

Trafikverkets svar: *Behovet av framtida underhållsmuddringar kommer att utredas och beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen. Risken för spridning av förorenade sediment utreds och kommer att beskrivas.*

Grundvatten

I samrådsunderlaget anges att påverkan av grundvattensänkningar utreds vidare samt att ett kontrollprogram för grundvatten avses utredas. Länsstyrelsen har inga ytterligare synpunkter i detta skede.

Trafikverkets svar: *Påverkan genom grundvattensänkning kommer att beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen. Ett kontrollprogram där grundvatten ingår kommer att tas fram.*

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen vill att konnektivitet i sidled även beaktas när det gäller miljö kvalitetsnormer för vattenförekomster och lyfter att planerade erosionsskydd kan ha en påverkan på detta.

I samrådsunderlaget anges att vattendraget behöver vara rätat och död ved undvikas i vattenfåran av sjösäkerhetsskäl. Detta är direkt kopplat till två parametrar under morfologiskt tillstånd som inte avses ingå i utredningen om hur

vattenförekomstens status påverkas. Länsstyrelsen bedömer att sjösäkerhetsskäl inte är motivering nog att avstå från att utreda parametrarna och anser att alla relevanta parametrar under morfologiskt tillstånd ska ingå i utredningen.

Länsstyrelsen betonar att underlaget i MKB:n ska vara tillräckligt för att kunna bedöma om gällande MKN kan följas. Det ska även vara möjligt att bedöma om åtgärden påverkar uppnåendet av en god ekologisk potential i berörda vattenförekomster samt om någon av kvalitetsfaktorerna riskerar att försämrats.

Trafikverkets svar: *Synpunkten noteras. En utförlig beskrivning av verksamhetens påverkan vad gäller miljökvalitetsnormerna för ytvatten kommer att ingå i miljökonsekvensbeskrivningen.*

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft

Länsstyrelsen bedömer att anläggningsarbetenas och transporternas påverkan på luftkvaliteten, även utanför arbetsområdet, behöver redovisas i MKB:n.

Enligt Länsstyrelsen behöver MKB:n innehålla en beskrivning av eventuell påverkan från damning för närliggande bostadshus.

Länsstyrelsen anser att MKB:n behöver beskriva påverkan på luftkvaliteten för närliggande bostadshus vid drift av slussarna. Länsstyrelsen informerar även om att nya gränsvärden för MKN luft är på gång.

Trafikverkets svar: *En utredning av påverkan på luftkvalitet under byggskedet har tagits fram. Denna kommer att kompletteras med ytterligare en utredning för driftskedet. Utredningarna kommer att redovisas i ansökan.*

Tillfällig hamnverksamhet

Länsstyrelsen anser att buller vid lastning och emissioner till luft under tiden fartygen ligger i hamn behöver beskrivas i MKB:n. Försiktighetsmått och skyddsåtgärder bör även föreslås. Länsstyrelsen lyfter även att hänsyn kan behövas tas till kringboende när det gäller arbeten som pågår dygnet runt.

Länsstyrelsen bedömer även att buller kan uppstå vid lastning, då sten träffar botten på fartyg, som kan påverka vattenmiljön.

Trafikverkets svar: *Påverkan på luftkvalitet från den tillfälliga hamnverksamheten under anläggningsskedet utreds och kommer beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen. Även buller från verksamheten kommer att utredas och redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.*

Masshantering

Länsstyrelsen ser positivt på att masshanteringen ska sammanställas i en masshanteringsplan. Det är viktigt att det finns beredskap för hur massor kan

bearbetas för användning och vilka lämpliga mottagare som finns redan tidigt i projektet.

Länsstyrelsen anser att bergets kvalitet behöver undersökas för att kunna planera för återanvändning och förädling.

Länsstyrelsen befarar att vissa massor kan vara olämpliga som utfyllnadsmassor på grund av föroreningar. Därför ser Länsstyrelsen positivt på att Trafikverket undersöker områden där sortering och masshantering kan göras innan vidare dirigering till lämpliga mottagare.

Länsstyrelsen vill att det visas att förorenade sediment vid dammsäkring inte läcker föroreningar ifall dessa övertäcks och inte tas bort.

Trafikverkets svar: *Synpunkterna noteras i det fortsatta arbetet med ansökan, miljökonsekvensbeskrivningen och framtagandet av masshanteringsplanen.*

Undersökningar av bergets kvalitet och förekomst av surt berg har utförts. Halterna understiger gällande riktvärden för sulfidhaltigt berg. Resultaten kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Risken för spridning av föroreningar från sediment kommer att undersökas inför dammsäkringsåtgärder.

Buller

Byggvägar

När det gäller tillfälliga byggvägar anser Länsstyrelsen att deras miljöpåverkan behöver redovisas i MKB:n. Länsstyrelsen ställer även frågan vilka riktvärden Trafikverket planerar för och påminner om Naturvårdsverket allmänna råd om buller från byggarbetsplatser (NFS 2004:15).

Länsstyrelsen lyfter att störningar från transport av massor kan vara omfattande och bullerpåverkan bör därför regleras i villkor för tillstånden.

Buller vid drift av slussarna

Länsstyrelsen vill att påverkan av buller, vibrationer och luftföroreningar för intilliggande bostäder vid drift av slussarna redovisas i MKB:n.

Trafikverkets svar: *Bullerpåverkan och påverkan på luftkvaliteten från de tillfälliga byggvägarna har utretts och kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.*

Risk och säkerhet

Länsstyrelsen ser positivt på att risk och säkerhetsfrågor såsom farligt gods, översvämning och dammsäkerhet kommer ingå i kommande MKB. Länsstyrelsen sammanfattar synpunkter nedan som även redovisats i tidigare yttranden.

Farligt gods

Enligt Länsstyrelsens riskpolicy ska hänsyn tas till transporter av farligt gods inom 150 meter från transportleder, även farleder. Därför bör hänsyn även tas till eventuella framtida byggnationer utifrån detaljplaner.

Länsstyrelsen anser att frågan behöver utredas och beskrivas vidare i kommande handlingar. Då behöver hänsyn även tas till tänkbara framtida förändringar i typ av transporterat farligt gods.

Trafikverkets svar: *Frågan om farligt gods avses i första hand hanteras i kommunens detaljplanearbete. Synpunkten noteras och kommer att hanteras i en riskbedömning, som kommer att utföras i senare skede. Enligt Trafikverkets uppfattning gäller dock skyddsavståndet på 150 meter enligt Länsstyrelsernas riskpolicy för transportled för farligt gods på väg och järnväg.*

Olycksrisk

Länsstyrelsen vill att Trafikverket beskriver vilka effekter olyckor eller andra yttre händelser kan få för människor och miljö, vilka risker som projektet medför samt hur dessa kan minimeras. Dessutom bör beredskapen och föreslagna insatser vid allvarliga olyckor beskrivas. MKB:n bör även beskriva risker kopplade till fartygen och farleden, till exempel påkörningsrisker och risker kopplade till is.

Allmänhetens säkerhet

I MKB:n bör det beskrivas hur allmänhetens säkerhet beaktas under bygg- och driftskede, det vill säga skydd av liv och hälsa för människor som vistas i närheten av slussen och anslutande vattenvägar under dessa skeden.

Översvämningsrisk

Länsstyrelsen anser att risker kopplat till översvämning och lämpliga säkerhetsåtgärder behöver utredas vidare och redovisas i kommande handlingar.

Trafikverkets svar: *Synpunkterna noteras och kommer att hanteras i miljökonsekvensbeskrivningen. Frågor rörande olycksrisk, allmänhetens säkerhet och översvämningsrisk hanteras även inom ramen för detaljplan. Avgränsning mellan detaljplanen och tillståndsansökan sker i samverkan med Trollhättans stad.*

Allmänhetens tillträde till verksamhetsområdet kommer att begränsas. Stängsel kommer att finnas i angränsande områden med fallrisk och vid passage över sluss för att ge en säkrare miljö.

Påkörningsrisker och risker kopplade till is har utretts i en nautisk riskanalys. Resultaten kommer att sammanfattas och beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Risk för översvämning och skyddsåtgärder med avseende på detta utreds och kommer att beskrivas i både miljökonsekvensbeskrivning och detaljplan.

4.2 Kommuner

Samråd med berörda kommuner har skett skriftligt. Samrådsunderlaget skickades till berörda kommuner med e-post för möjlighet till yttrande den 2025-02-10. Angiven sista dag för svar var 2025-03-12. Anstånd att inkomma med svar efter den 2025-03-12 beviljades. Nedan följer yttranden som inkommit från kommuner, samt projektets svar.

4.2.1 Göteborgs stad

Göteborgs stad inkom den 2025-03-04 med ett samrådsyttrande. Till yttrandet har även bifogats yttrande gällande tidigare remiss från Trafikverket – Förankring fördjupad utredning, följdinvesteringar efter nya slussar i Trollhätte kanal. I samrådsyttrandet framförs att även detta yttrande ska ses som svar i samrådet. Båda yttrandena finns diarieförda hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 100.

Yttrande över remiss från Trafikverket – Förankring fördjupad utredning, följdinvesteringar efter nya slussar i Trollhätte kanal.

I yttrandet framförs synpunkter på Trafikverkets utredning Följdinvesteringar efter genomförande av slussarna i Trollhätte kanal, framtagna i samarbete med Sjöfartsverket. Med följdinvesteringar anses sådana åtgärder som till exempel att muddra och räta ut farleden norr och söder om slussarna vilka annars begränsar maximal fartygsstorlek till samma max mått som idag, trots att de nya slussarna medger större dimensioner på fartygen. Syftet med utredningen har varit att identifiera vilka ytterligare åtgärder som är nödvändiga för att kunna trafikera farleden i Väner och Göta älv med större fartyg efter att de nya slussarna i Göta älv färdigställts 2032.

Göteborgs Stad ser positivt på ansatsen att samla ihop de följdinvesteringar som kan förväntas krävas för att uppnå full effekt av större slussar i Trollhätte kanal. Staden påverkas på olika sätt av projektet för nya slussar i Trollhättekanal, bland annat på grund av att större båtar kommer att trafikera Göteborg. Göteborgs Stad efterfrågar mer information avseende hur farleden som helhet påverkas av att fler större fartyg kan komma att trafikera Göta älv. Göteborgs Stad lyfter att vissa frågor saknas i utredningen och påpekar även några sakfel.

I yttrandet framförs synpunkter och behov av ytterligare utredningar till följd av en utbyggnad av Trollhätte kanal. Dessa rör bland annat råvattenkvalitet, konsekvenser på råvattenkvalitet av grumling, skredrisker och behov av skredsäkring i Göta älv, påverkan på tappning och flöden i Göta älv, behov av miljökompensationsåtgärder och klimatanpassningsåtgärder med mera vid en utbyggnad av farleden.

Trafikverkets svar: *Anläggandet av de nya slussarna i Trollhättan syftar primärt till att upprätthålla den befintliga farledsfunktionen. De planerade åtgärderna innebär en ny och modernare slussanläggning och anpassning av farleden till denna. Slussarna i sig blir dimensionerade för att kunna ta emot större fartyg, men det är inte möjligt att trafikera farleden med större fartyg än idag utan att man också genomför åtgärder i andra delar av älven. Projektet i sig medför således inte någon utökning av fartygstrafiken eller större fartygsstorlekar. Konsekvenserna av en eventuell framtida utökning av fartygstrafiken och större fartygsstorlekar kommer därför inte att behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen.*

Samråd för nya slussar i Trollhättan

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

Göteborgs Stad vill även påminna om tidigare remissvar om slussar i Trollhätte kanal, se rubrik nedan Göteborgs Stads tidigare yttranden om Trollhätte kanal.

Miljö kvalitetsnormer, arters livsmiljöer och kompensationsåtgärder

Göteborgs Stad anser att kommande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) bör beskriva konsekvenser av den förändrade fartygstrafiken som slussanläggningen möjliggör. MKB:n bör omfatta påverkan på strandzoner, botten och förutsättningar för fiskar och andra arter i älven samt spridning av föroreningar.

Effekter av vågsvall kan ha en betydande påverkan på bland annat bottenfauna och grunda strandängar som utgör reproduktionslokaler för fisk. De nya slussarna möjliggör större fartyg. Projektets påverkan på naturmiljöer och vattenmiljön även i de vattenförekomster som berörs av trafiken till och från slussarna behöver därför utredas i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

Stadens bedömning är att MKB:n bör omfatta en beskrivning av påverkan på miljö kvalitetsnormer i nedströms vattenförekomster. Trafikverket bör utreda möjliga kompensationsåtgärder för den negativa påverkan på arters livsmiljöer som projektet innebär. Kompensationsåtgärder, som restaurering av arters livsmiljöer, kan eventuellt skapas på andra platser i Göta älv.

Trafikverkets svar: *Projektet i sig medför inte någon utökning av fartygstrafiken eller större fartygsstorlekar. Konsekvenserna av en eventuell framtida utökning av fartygstrafiken och större fartygsstorlekar kommer därför inte att behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen.*

Råvatten och dricksvatten

Göta älv är den huvudsakliga råvattentäkten i Göteborgsregionen, och försörjer mer än 700 000 människor med dricksvatten. Det är av största vikt att föroreningsbelastningen på älven är så liten som möjligt, och att utsläppskrav och skyddsåtgärder är anpassade till älvens skyddsvärde. Råvattenkvaliteten och stabiliteten i älven måste säkras, både under byggtid och senare när de större slussarna är i drift.

Arbete med att anlägga nya slussar i Trollhätte kanal tillsammans med övriga åtgärder kommer ge stor påverkan på dricksvattenproduktionen för alla dricksvattenproducenter i Göta älv nedströms arbetsområden. Göteborgs Stads dricksvattenproducent, förvaltningen för kretslopp och vatten, beskriver att Trafikverket behöver komplettera utredningen med följande inför ansökan. Den behöver beskriva hur anläggandet av slussar påverkar dricksvattenproduktionen. Påverkan på råvattenkvalitet, både under byggnation, muddring och övriga åtgärder, samt för den kommande fartygstrafiken med större fartyg, behöver utredas. Detta perspektiv saknas i underlaget och staden anser att det är en mycket viktig utredning till miljökonsekvensbeskrivningen.

Risker som finns för råvattenkvalitet och dricksvattenproduktion beskrivs i bifogat yttrande som är del av stadens svar på detta samråd, där även behov av utredningar beskrivs ytterligare. Se bland annat rubrik Råvattenkvalitet, miljökvalitetsnormer, skredrisk.

Trafikverkets svar: *Synpunkterna noteras i det fortsatta arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen. Grumling orsakad av muddring och eventuella skyddsåtgärder avseende grumling kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Som underlag används en matematisk modell som beräknar partikelspridning vid olika vattenflöden i Göta Älv. Grumling vid muddringen kommer att övervakas inom ramen för kontrollprogram. Utredd påverkan i driftskedet kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Då projektet i sig inte innebär någon utökning av fartygstrafiken eller större fartygsstorlekar kommer detta inte redovisas.*

Förorenade områden och massor, skred, sedimenttransport, tappning och flöde

Ansökan behöver innehålla en utredning om identifiering av förorenade områden, och hantering av förorenade massor och muddermassor. Förekomsten av PFAS (högfluorerade ämnen) bör utredas i det fortsatta arbetet. Om PFAS förekommer

inom arbetsområdet behöver skyddsåtgärder tas fram för att hindra vidare transport nedströms, till exempel vid grävning i sediment. Den behöver även visa risken för skred och sedimenttransport samt hur åtgärderna under byggskede och senare slussning påverkar tappning och flödet i Göta älv.

Trafikverkets svar: *Synpunkterna tas med till framtagande av tillståndsansökan och miljökonsekvensbeskrivningen. PM Sediment kommer ingå som en bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen.*

Kontrollprogram

Göteborgs Stad vill lyfta att det i kommande ansökan bör finnas ett förslag på kontrollprogram. Göteborgs Stads dricksvattenproducent, förvaltningen för kretslopp och vatten, vill kunna lämna synpunkter på kontrollprogrammet.

Trafikverkets svar: *Ett kontrollprogram kommer att upprättas i samråd med tillsynsmyndigheten.*

Risk för olyckor

Göteborg Stad anser att miljökonsekvensbeskrivningen bör beskriva skyddsåtgärder mot spridning och vidare transport av föroreningar i det fall en olycka skulle ske när slussen är i drift.

Trafikverkets svar: *Synpunkten noteras inför det fortsatta arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen.*

Klimatanpassning

Göteborgs Stad anser att statliga myndigheter behöver se behovet av anpassningar för ett framtida klimat för Göta älv som en helhet. Detta eftersom åtgärder i Nordre älv och Göta älv i form av stormportar krävs, för att säkerställa funktionen av slussar i Trollhättan och Göta älv, för att uppnå önskad effekt av slussystemet.

Trafikverkets svar: *Klimatanpassningsåtgärder i Göta älv som helhet ingår inte i projektet och kommer inte att utredas vidare inom ramen för tillståndsansökan.*

Påverkan på farleden som helhet

Risk och sårbarhet för befintlig stadsbebyggelse och planerad stadsutveckling samt befintliga och planerade infrastrukturanläggningar längs älvkanterna Stadens stadsbyggnadsförvaltning har tidigare yttrat sig över i ärendet utifrån pågående arbete med miljödömsansökan för slussanläggningarna och då efterfrågat mer information avseende hur farleden som helhet påverkas av att fler större fartyg kan komma att trafikera Göta älv. Göteborgs stad har även bland annat nyligen yttrat sig över Trafikverkets utredning, Följdinvesteringar efter genomförande av slussarna i Trollhätte kanal, där utredningsomfånget breddas till att även omfatta investeringar

som krävs utöver nya slussar för att möjliggöra för trafikering av större fartyg än idag, samt hur detta påverkar sjöfarten på Vänern och Trollhätte kanal.

Göteborgs Stad saknar fortfarande en beskrivning av om det finns konsekvenser kopplade till framför allt risk och sårbarhet för befintlig stadsbebyggelse och befintliga infrastrukturanläggningar samt för planerad stadsutveckling och planerade infrastrukturanläggningar längs älvkanterna.

I samrådsunderlaget (sidan 11) står följande: ”Den största tillåtna dimensionen av fartyg i farleden kommer dock inte ökas till följd av ansökt verksamhet. Den något större kapaciteten utgör en förbättrad marginal för fartyg av nuvarande tillåten storlek samt ger förutsättning för eventuell framtida utökning av tillåtna fartygsdimensioner i Trollhätte kanal.” Detta kan tolkas som att Trafikverket kommer att återkomma i annat ärende för att beskriva konsekvenserna av ökade fartygsdimensioner i farleden, samt när en sådan förändring skulle kunna träda i kraft.

Trafikverkets svar: *Anläggandet av de nya slussarna i Trollhättan syftar primärt till att upprätthålla den befintliga farledsfunktionen. Projektet i sig medför således inte någon utökning av fartygstrafiken eller större fartygsstorlekar.*

Konsekvenserna av en eventuell framtida utökning av fartygstrafiken och större fartygsstorlekar kommer därför inte att behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen.

4.2.2 Vänersborgs kommun

Vänersborgs kommun inkom den 2025-03-06 med ett samrådsyttrande. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 104.

Yttrandet redovisas nedan.

Vänersjöfarten har historisk lagt grunden för Vänersborg och på olika sätt funnits med genom stadens och kommunens historia, bland annat som bas för handel, varvsindustri, råvarutransporter till industrin och som identitetsbärare. Även om slussleden genom Göta älv senaste tiden inte varit lika framträdande i samhällsbygget spelar den likväl en viktig roll för bland annat det regionala näringslivet runt Vänern och för rekreation och besöksnäring. Med blicken riktad mot framtiden finns flera anledningar att vänta en ökande betydelse för sjöfarten:

Såväl väg- som järnvägsnät är kraftigt belastade. Sjöfarten ger en nödvändig avlastning av godstransporter för att möjliggöra bättre fungerande persontransporter i regionen. Det möjliggör även ett effektivare och mindre miljöbelastande transportsystem.

Effektiva godstransporter lägger en grund för utveckling av företag som kan verka i global konkurrens genom stora volymer och hög grad av specialisering. Redan idag är flera stora företag kring Vänern beroende av sjöfarten och en ombyggd slussled

med större kapacitet ger nya förutsättningar för den regionala och nationella näringslivsutvecklingen.

Möjligheten till sjöfart är värdefull ur beredskapssynpunkt, både rent militärt och för civilförsvaret.

Med en växande andel inhemsk turism kan även intresset för fritidsbåtar fortsätta att öka. En slussled till Vänern möjliggör för rekreation och sysselsättning inom besöksnäring. Även kulturhistoria kring sjöfarten och dess infrastruktur har betydelse för det.

Med detta sagt vill Vänersborgs kommun uttala sitt stöd till projektet med slussombyggnationen. Tidigare har kommunen ställt sig bakom Trafikverkets bedömning att det norra alternativet genom Trollhättan är det bästa ur sjöfartssynpunkt.

Merparten av den miljöpåverkan som lyfts i underlaget sker lokalt är inte Vänersborgs kommuns sak att bedöma. Det kan dock finnas aspekter som har viss påverkan för Vänersborgs kommun. En sådan fråga rör möjligheter för fiskar att förflytta sig längs älven mellan Vänern och Västerhavet. Det är rimligt att den frågan utreds inom ramen för miljökonsekvensbeskrivningen och att det sker en samordnad bedömning för hela slussleden kring hur eventuella fiskvandningsleder eller motsvarande åtgärder ska hanteras. Det är också av stor betydelse att alla frågor som påverkar älven som vattensystem eller sjöfartsleden som helhet också samordnas mellan delprojekten i de tre berörda kommunerna. Även logistikfrågor som till exempel masshantering och transporter under byggtiden bör samordnas mellan delprojekten för att minska miljöpåverkan.

Trafikverkets svar: *Synpunkterna noteras i det fortsatta arbetet med ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen.*

4.2.3 Lilla Edets kommun

Lilla Edets kommun inkom den 2025-03-12 med ett samrådsyttrande. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 133. I yttrandet hänvisas till att Samhällsnämnden i Lilla Edet har sedan tidigare lämnat synpunkter inom samrådet och hänvisar till nämndens yttrande med dnr SAN 2021/834 respektive delegationsyttrande MB-2023-658-2.

Av handlingarna framgår att de nya slussarna och breddningen av bergkanalen kommer att dimensioneras för större fartyg än de fraktfartyg som regelbundet trafikerar farleden idag. Den större kapaciteten kommer att ge förutsättning för eventuell framtida utökning av tillåtna fartygsdimensioner i Trollhätte kanal. Samtidigt utreder Trafikverket följdinvesteringar efter genomförandet av slussar i form av muddring och uträtning av farleden norr och söder om slussarna vilket skulle möjliggöra större fartyg. Samhällsnämnden vill som tidigare påpeka att

Trafikverket bör utreda den indirekta påverkan som en generellt utökad fraktrafik (mängdmässig och storleksmässig) i farleden kan medföra på älven avseende bland annat; risk för olyckor, påverkan på naturvärden inklusive strandzoner, buller, erosion och därmed skredkänslighet, samt utsläpp till luft. En sådan övergripande konsekvensutredning bör tas fram och inkluderas i respektive projekts miljökonsekvensutredning inom ramen för kumulativa effekter och även för bedömning av påverkan på MKN, specifikt kvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd.

Trafikverkets svar: *Anläggandet av de nya slussarna i Trollhättan syftar primärt till att upprätthålla den befintliga farledsfunktionen. De planerade åtgärderna innebär en ny och modernare slussanläggning och anpassning av farleden till denna. Slussarna i sig blir dimensionerade för att kunna ta emot större fartyg, men det är inte möjligt att trafikera farleden med större fartyg än idag utan att man också genomför åtgärder i andra delar av älven. Projektet i sig medför således inte någon utökning av fartygstrafiken eller större fartygsstorlekar. Konsekvenserna av en eventuell framtida utökning av fartygstrafiken och större fartygsstorlekar kommer därför inte att behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen.*

Göta älv har redan en starkt påverkad hydromorfologi och är högriskområde för skred. Samtidigt utgör älven med dess biflöden viktiga livsområden för många fiskarter. Älvens stränder är strandskodda för att skydda mot erosion och svall vilket innebär att naturliga svämplan i stora delar saknas och därmed lek- och uppväxtområden för fisk. Med utgångspunkt från ett helhetsperspektiv på älvens huvudfåra och utifrån de kumulativa effekter som nya slussar och följdinvesteringar bedöms innebära utifrån en konsekvensutredning enligt ovan bör det finnas utrymme för biotopförbättrande åtgärder på älvens svämplan och stränder som kompensation.

Trafikverkets svar: *Projektet innebär enbart nya slussar och omfattar inte farleden i stort. De biotopförbättrande åtgärder eller andra former av kompensationsåtgärder som föreslås kommer att redovisas i ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen.*

Slussområdet utgör riksintresse för kulturmiljövården och miljön berättar om de tekniska innovationer som gjorde det möjligt att binda samman västerhavet med österhavet. Trollhätte kanals långa historia från 1600-talet fram till idag går att avläsa i tidigare slussar, dragvägar och byggnader med mera. Vattenledens historiska funktion som kommunikationsstråk bör ses i ett större perspektiv där även slussområdena i Lilla Edet och Vänersborg ingår. Även om slussarna på varje ort har anpassats till varje plats unika förutsättningar finns ett gemensamt formspråk och kulturhistoria. Även om särskilda anpassningar måste göras för varje ort är det viktigt att stor omsorg läggs på utformning och gestaltning av slussarna

och de närliggande miljöerna så att det historiska sambandet bevaras för att kunna utläsa kanalens historia och sammanhang. Samhällsnämnden anser därför att ett övergripande gestaltungsprogram som omfattar samtliga nya slussar bör tas fram.

Trafikverkets svar: *Ett gemensamt övergripande gestaltungsprogram som omfattar alla tre orterna finns framtaget. Detta kommer att utgöra ett underlag i det fortsatta arbetet.*

Nämnden kan konstatera att den omfattande masshanteringen som verksamheten kommer att innebära får en påverkan nedströms. En stor del av massorna som uppkommer inom projektet kommer att vara bergmassor och 40–60% planeras att transporteras med båt eller pråm söderut i farleden. Översiktligt antas att två till fyra fartyg per vardag ombesörjer transport av bergmassor söderut. Vidare bedöms en del muddermassor kunna transporteras med pråm eller fartyg. Sammantaget kommer masshanteringen under byggskedet innebära en markant ökning av pråm/fartygspassager genom Lilla Edets slussar vilket också innebär broöppning. Omfattningen av detta samt risken för olyckor och påverkan på trafiken nedströms med anledning av det ökade antal passager måste utredas och redovisas i masshanteringsplanen. Inom ramen för utredningen bör Räddningstjänsten Storgöteborg (RSG) ingå som remissinstans då de står för inledande räddningsverksamhet vid eventuell olycka i Lilla Edet.

Trafikverkets svar: *Projekten kommer att samordnas i möjligaste mån och möjligheterna att samordna de tre olika projektens masshanteringsplaner utreds.*

Nämnden har i tidigare samråd påpekat att frågan om skred inte har pekats ut som en relevant aspekt i underlagen. I den planerade utredningen avseende geoteknisk säkerhet för risker för skred nedströms vattenverksamheten på grund av exempelvis vibrationer, deponering av massor men även ökad fartygstrafik generellt längs älven beaktas.

Trafikverkets svar: *I samband med projektering av ny slussled och farled i Trollhättan utförs geotekniska utredningar som behandlar risk för skred. Konsekvenserna av en eventuell framtida generella utökning av fartygstrafiken längs älven behandlas inte inom projektet.*

4.2.4 Kungälv kommun

Kungälv kommun inkom den 2025-03-20 med ett samrådsyttrande. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 142. Förutom synpunkter på samrådsunderlaget framförs även en juridisk bedömning, en bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål, en bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030, en bedömning utifrån politiska styrdokument, en bedömning utifrån ett medborgar-

och brukarperspektiv, en bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv och en ekonomisk bedömning. De synpunkter som framförs i yttrandet redovisas nedan.

Kungälv kommun ser vikten av Göta älv som väl fungerande farled och stödjer byggandet av nya slussar i Trollhättan, som ersättning för nuvarande slussar. Kungälv kommun ser det som positivt att Trafikverket i underlaget har lyft Göta älvs vikt som råvattentäkt, och behovet av krav och skyddsåtgärder för att minimera föroreningsbelastning och risken för olyckor.

Presenterat arbetsområde ligger inom vattenskyddsområdet för Göta älv och Vänersborgsviken. Vattenskyddsområdet med skyddsföreskrifter är gemensamt för sex kommuner längs Göta älv.

Förvaltningen bedömer att de synpunkter som Kungälv kommun lämnat i flertal tidigare samrådsärende fortfarande är relevanta. Dessa synpunkter är:

Sammanfattning

Kungälv kommun har fått möjlighet att yttra sig om en fördjupad utredning om följdinvesteringar efter nya slussar i Trollhätte kanal. I huvudsak innefattar följdinvesteringarna muddringsåtgärder och påseglingsskydd av broar i Göta Älv. Den av Trafikverket, i samarbete med Sjöfartsverket, genomförda nautiska utredningen ser att det finns behov av en lång rad följdinvesteringar längs med Trollhätte kanal för att kunna trafikera farleden med större fartyg.

De flesta muddringsåtgärderna är mindre, relativt punktvisa, insatser för att öka farledsytans bredd och djup. Större, mer lokala, muddringsinsatser behövs på Vassbotten i Vänersborg, vändytan vid Stora Viken (strax norr om Kungälv) samt på farledssträckan mellan Frihamnspiren och Marieholmsbroarna i Göteborg där farleden slammat igen under åren.

Kungälv kommun är i utredningen i huvudsak berört av muddringsarbeten i storleksordningen 10000–30000 kubikmeter. Eventuellt kan det också bli aktuellt med nya farledsmarkeringar.

Kungälv kommun ser vikten av Göta älv som väl fungerande farled och stödjer byggandet av nya slussar i Trollhättan, som ersättning för nuvarande slussar. Kungälv kommun ser det som positivt att Trafikverket i underlaget har lyft Göta älvs vikt som råvattentäkt, och behovet av krav och skyddsåtgärder för att minimera föroreningsbelastning och risken för olyckor.

Presenterat arbetsområde ligger inom vattenskyddsområdet för Göta älv och Vänersborgsviken. Vattenskyddsområdet med skyddsföreskrifter är gemensamt för sex kommuner längs Göta älv.

Förvaltningen bedömer att de synpunkter som Kungälv kommun har lämnat i ett flertal tidigare ärenden fortfarande är relevanta rörande nya slussar i Göta Älv och Trollhätte kanal. Kommunen har dessutom lagt till några nya punkter:

Kungälv kommun, som har intaget till sin huvudvattenförsörjning i Göta Älv, att åtgärderna ska genomföras med största säkerhet och kontroll.

Trafikverkets svar: *Synpunkten noteras inför det fortsatta arbetet.*

Kungälv kommun ska vara delaktig i arbetet med framtagande av kontrollprogram för de planerade verksamheterna.

Trafikverkets svar: *Ett kontrollprogram som bland annat innefattar kontroll av grumligheten vid muddring kommer att tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten.*

Information om projektet finns och kommer att finnas på Trafikverkets hemsida. Där finns även kontaktuppgifter till Trafikverket för frågor om projektet. Rutiner för olyckssituationer kommer att finnas.

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 framför allt vid avvikelser som riskerar att påverka älvvattnets kvalitet som råvatten för dricksvattenproduktion.

Trafikverkets svar: *Synpunkten noteras inför framtagande av kontrollprogrammet.*

Kungälv kommun anser inte att det räcker att Trafikverket eller Sjöfartsverket eller platsansvarig kontaktar 112 i samband med olycka som riskerar att försämra råvattenkvaliteten. Direktkontakt måste tas med de ansvariga för Kungälv vattenproduktion. Kungälv kommun anser att för kommande ansökan behöver innehålla utredning kring jord- och sedimentprovtagning avseende föroreningar av särskilt intresse för råvattenkvalitet. Detta för att rätt planera omhändertagande av förorenade massor och vatten.

Trafikverkets svar: *Synpunkten noteras inför framtagande av kontrollprogrammet*

Kungälv kommun anser att en kommande ansökan behöver innehålla utredning av vad möjligheten att slussa större fartyg kan ge för miljökonsekvenser och risker för råvattenkvaliteten.

Trafikverkets svar: *Anläggandet av de nya slussarna i Trollhättan syftar primärt till att upprätthålla den befintliga farledsfunktionen. De planerade åtgärderna innebär en ny och modernare slussanläggning och anpassning av farleden till*

denna. Slussarna i sig blir dimensionerade för att kunna ta emot större fartyg, men det är inte möjligt att trafikera farleden med större fartyg än idag utan att man också genomför åtgärder i andra delar av älven. Projektet i sig medför således inte någon utökning av fartygstrafiken eller större fartygsstorlekar. Konsekvenserna av en eventuell framtida utökning av fartygstrafiken och större fartygsstorlekar kommer därför inte att behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Kungälv's kommun anser att kommande ansökan behöver innehålla tydlig beskrivning av hur åtgärderna påverkar tappning och flödet i Göta älv och i Nordre älv.

Trafikverkets svar: *En utredning av verksamhetens hydrologiska påverkan pågår.*

Länshållningsvatten kan behöva renas från sediment innan det släpps ut i vattenmiljöer. Schakt- och muddringsarbeten både över och under vattenytan kan leda till att finpartiklar från jordmassor och sprängmassor temporärt grumlar ytvattnet. De sediment som ska muddras kan innehålla föroreningar. Förslag till kontrollprogram ska tas fram som en del av arbeten med tillståndsansökan för vattenverksamhet och övriga tillståndsansökningar för arbetena. I kontrollprogram föreslås mätningar och skyddsåtgärder för att minimeras miljöpåverkan.

Trafikverkets svar: *Kontroll av påverkan på ytvatten kommer att ingå i kontrollprogrammet. Skyddsåtgärder avseende länshållningsvatten kommer att vidtas. En grumlingsmodell kommer att tas fram för att beskriva påverkan från förorenade sediment. En grumlingsmodell kommer att tas fram för att beskriva påverkan från förorenade sediment.*

Kungälv's kommun vill flagga för att båda de EU-listade invasiva främmande arterna jättebalsamin (*Impatiens glandulifera*) och smalvattenpest (*Elodea nuttallii*) finns längst med hela Götaälvs området och kommer behöva hanteras. Därutöver finns även arter som parkslide (*Reynoutria japonica*) och vattenpest (*Elodea canadensis*) även etablerade.

Trafikverkets svar: *Förekomsten av smal vattenpest är känd och har påträffats i inventeringar. Förekomster av invasiva arter kommer att hanteras på vederbörligt sätt vid genomförandet.*

För Kungälv's kommuns dricksvattenintag och reningsprocess utgör partiklar ett mycket stort problem och vi har inte heller den möjlighet att stänga vårt intag med alternativ råvattenkälla som Göteborg har. Därför är partikelspridning i älvvattnet i sig ett stort problem för Kungälv's vattenförsörjning.

Trafikverkets svar: *Synpunkten noteras.*

De exakta platserna där muddringsåtgärder planeras att genomföras måste ske i direkt dialog med Kungälvss kommun VA-verksamhet inför ansökningsprocessen samt genomförandet av muddringsåtgärder.

Trafikverkets svar: *Samtliga muddringsområden kommer att framgå i kommande ansökan.*

En konsekvensanalys måste tas fram för samtliga råvattenintag i älven.

Trafikverkets svar: *En modell som beräknar partikelspridning vid olika vattenflöden i Göta Älv har tagits fram. Arbetenas påverkan vad gäller grumling kommer dessutom att övervakas inom ramen för det kontrollprogram som kommer att tas fram.*

4.2.5 Trollhättans stad

Trollhättans stad inkom den 2025-03-27 med ett samrådsyttrande. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 146. De synpunkter som framförs i yttrandet redovisas nedan.

Av yttrandet framgår att Miljökontoret lämnar sina bedömningar och synpunkter inom ramen för sin roll som miljömyndighet på samhällsbyggnadsförvaltningen. Granskningen är avgränsad till synpunkter inom miljö- och hälsoskydd samt vatten- och naturvård. Även enstaka kommentar kring friluftsliv och detaljplaner har lämnats.

Samlat utlåtande

Den planerade verksamheten är mycket omfattande och ger upphov till en rad komplexa och sammanhängande följdverkningar som kommer få stor påverkan på natur och miljö i och runt det aktuella området. I samrådsunderlagets olika temaavsnitt med beskrivningar av förutsättningar och förutsedda miljöeffekter framgår det att många utredningar fortfarande pågår eller ska utföras till den kommande MKB:n. Miljökontoret anser att många pusselbitar fortfarande saknas för en mer heltäckande bild av projektets totala miljöeffekt och betonar vikten av att de beskrivna utredningarna genomförs. Miljökontoret pekar även på behov av ytterligare utredningar eller förtydliganden i de mer detaljerade synpunkterna nedan.

I sin roll som lokal miljömyndighet med mer ingående kunskaper i områdets natur och övriga miljöförhållanden har Miljökontoret goda förutsättningar att bidra till minskad negativ miljöpåverkan från projektet. Miljökontoret framhåller därför betydelsen av att även i fortsättningen tidigt få vara en del av kommande prövningar och byggprocess.

Generell synpunkt på beskrivning av förutsättningar och förutsedda miljöeffekter

Trafikverket har i syfte att renodla beskrivningen av de delar som ska prövas i tillståndsansökan för vattenverksamhet och tillfällig hamn delat samrådsunderlaget i två delar där del A avser de tillståndsrelaterade delarna medan del B beskriver övriga delar av projektet. Miljökontoret tycker att uppdelningen gjort det svårare att i vissa delar följa strukturen och att det i enstaka fall kan upplevas som otydligt i vilken prövning miljöbedömningen är tänkt att ske. Dessutom förekommer att temavisa beskrivningar, till exempel av riksintressen, ligger under olika rubriker i de båda delarna vilket ytterligare bidrar till svårigheten att få en samlad bild.

Det är därför önskvärt att den kommande MKB:n får en mer sammanhållen och översiktlig struktur som är tydligare att följa. För att kunna bedöma projektets totala miljöpåverkan behöver underlaget i MKB:n inte bara omfatta effekter av den tillståndspliktiga vattenverksamheten utan även på ett bättre sätt beskriva den övriga inverkan projektet kan tänkas få på natur och miljö samt människors hälsa.

Trafikverkets svar: *Projektets samlade miljöpåverkan kommer att beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen som kommer att ha en mer sammanhållen struktur.*

Förslag till innehåll i miljökonsekvensbeskrivning

I kapitel 9 ges förslag på omfattning och indelning för projektets MKB. Föreslagen indelning i rubriker är mycket översiktlig. Det är därför otydligt var den mer preciserade temavisa beskrivningen är tänkt att ske och vilka sakområden som ska behandlas. Var förutsättningar och bedömda miljökonsekvenserna redovisas kan skilja sig åt i olika MKB:er men Miljökontoret förutsätter att utöver de som redan står skrivna (befintliga anläggningar, planförhållande, riksintressen och skyddade områden) också följande avsnitt kommer behandlas: landskap och stadsmiljö, kulturmiljö, friluftsliv och rekreation, naturmiljö och biologisk mångfald, vatten (ytvatten, grundvatten, hydrologi), förorenad mark och sediment, geoteknik och skedsäkring, buller och vibrationer, luftkvalitet samt farligt gods. För att få en tydligare översikt bör respektive avsnitt få en egen underrubrik i innehållsförteckningen under den huvudrubrik som Trafikverket väljer att använda.

Trafikverkets svar: *Synpunkterna kommer att beaktas i det fortsatta arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen.*

Kumulativa effekter

Anläggandet av nya slussar i Trollhättan är en del av en omfattande utbyggnad av hela sjöfartsleden i Göta älv. Nya slussar kommer därför att byggas samtidigt både i Lilla Edet och i Vänersborg. Utöver nya slussar kommer också farleden att förberedas för att klara av sjöfart med större båtar. Större båtar får en direkt

påverkan kring hur svallvågor och vattenströmningar runt båten beter sig och risken är stor att det kommer leda till ytterligare behov av fysiska åtgärder i älvens strand- och bottenmiljöer. I samrådsunderlaget saknas helt beskrivningar kring denna fråga. Miljökontoret anser därför att MKB:n behöver kompletteras med ett kapitel om den kumulativa miljöpåverkan som kan uppstå på Göta älvs vatten- och strandmiljöer från den gemensamma utbyggnaden av samtliga slussar och den utökade sjöfartskapacitet som detta möjliggör.

Trafikverkets svar: *Projektet i sig medför inte någon utökning av fartygstrafiken eller större fartygsstorlekar. Konsekvenserna av en eventuell framtida utökning av fartygstrafiken och större fartygsstorlekar kommer därför inte att behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen.*

Kumulativa effekter kommer att redovisas översiktligt i den mån de uppstår.

Kompensation

Den nya slussleden kommer innebära stora ingrepp i miljöer som innehåller höga natur-, kulturmiljö- och friluftsvärden. För de värden i Älvrummets naturreservat som kommer gå förlorade eller tillfälligt bli påverkade under anläggningstiden kommer Trafikverket behöva genomföra kompensationsåtgärder. Omfattningen och innehållet avgörs i de processer kring upphävande och dispenser som kommer krävas. Kompensationen avser de värden som reservatet syftar till att skydda. Kompensationsåtgärderna för intrånget i naturreservatet är tvingande och har stöd i Miljöbalken 7 kap 7 §.

Flera av de värden som riskerar eller kommer att påverkas finns även utanför reservatets gränser. Miljökontoret anser att dessa allmänna värden också bör kunna bli föremål för kompensation med stöd av Miljöbalken 16 kap 9 §. Förutom kapitlet om skyddsåtgärder och försiktighetsmått bör därför ett kapitel om kompensation finnas med i MKB:n, där analys av behov och förslag på kompensationsåtgärder redovisas. Poängteras bör att det handlar om olika värden både på land och i vatten.

Trafikverkets svar: *Kompensationsåtgärder för intrånget i Älvrummets naturreservat kommer att tas fram inför ansökan. I första hand tas dessa fram inför ansökan om upphävande av del av naturreservatet, men kommer även att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.*

Strandskydd

I beskrivningen om strandskydd i kapitel 4.3.2 står att bestämmelserna om strandskydd ska beaktas i tillståndsprövningen om vattenverksamheten. Miljökontoret bedömer att det är lämpligt att strandskyddet provas i samband med ansökan om tillstånd till vattenverksamheten.

Vidare står i detta avsnitt att strandskyddet är upphävt på östra sidan om Bergkanalen. Notera här att strandskydd inträdde 1975 för mark som då inte omfattades av stadsplan eller byggnadsplan. Eftersom området längs östra sidan av Bergkanalen omfattats av Stadsplaner eller varit kontinuerligt planlagt sedan 1975 är det osäkert om strandskydd inträtt och i en senare genomförd planprocess efter 1975 blivit upphävd. Vid planläggning av dess områden kan strandskydd därför komma att inträda med nuvarande lagstiftning.

Trafikverkets svar: *Informationen noteras i det pågående arbetet med ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen.*

Naturresevat

I beskrivningen av Älvrummets naturresevat i kapitel 4.3.2 vill Miljökontoret uppmärksamma att texten bör förtydligas om resevatets syfte. Syftet med naturresevatet har två delar, dels att bevara och utveckla värdefulla rasbranter och skogsmiljöer utmed Göta älv, dels att säkerställa området för friluftsliv och naturmiljöstudier. Vi vill också uppmärksamma att fallområdet inte ingår naturresevatet.

Trafikverkets svar: *Texten kommer att förtydligas i miljökonsekvensbeskrivningen.*

Detaljplaner

I avsnitt 4.2.4 om detaljplaner anges att två detaljplaner kommer beröras av verksamheten.

Här behöver tilläggas att även följande detaljplaner berörs:

- Detaljplan 1581K-S:1/1961, kv Holmen.
- Detaljplan 1581K-S:1/1920, Ormen, Duvan, Fågeln m.fl.
- Detaljplan 1581K-S:1/1949, Trollet m.fl.

Trafikverkets svar: *Informationen noteras.*

Landskap och stadsmiljö/friluftsliv

För att på ett mer tydligt sätt kunna beskriva hur den nya slussleden kommer påverka upplevelsen av landskapet behöver Trafikverket ta fram fler fotomontage eller 3-d bilder som underlättar visualiseringen av ingreppet. Bilderna gör det till exempel lättare att bedöma påverkan på det rörliga friluftslivet och hur stadsmiljön kommer upplevas utmed Bergkanalen.

Trafikverkets svar: *Ytterligare fotomontage och illustrationer kommer att tas fram till miljökonsekvensbeskrivningen. Fotomontage ska dock tolkas med*

försiktighet och bör inte användas för att ge en exakt bild av det färdiga resultatet.

Naturmiljö

I kapitel 7.4 Naturmiljö anges att det vid Åkersvass kan bli aktuellt med stabiliseringsåtgärder som innebär att skogsmiljöerna utmed stranden kan påverkas. Detta är extra viktigt att det utreds och konsekvensbedöms i kommande MKB. Området ligger i direkt anslutning till Älvrummets naturreservat och riskerar att påverka skog och strandmiljöer med höga naturvärden.

Göta älv och de omkringliggande skogsmiljöerna har i två utredningar gjorda av Trollhättans Stad visat sig vara betydelsefullt ur ett landskapsekologiskt sammanhang. Den nya slussleden på östra sidan av älven kommer bli en tydlig barriär i denna gröna infrastruktur. Betydelsen av denna barriär bör utredas och beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen och vid behov bör förslag på kompensationsåtgärder föreslås.

Trafikverkets svar: *Synpunkterna kommer att beaktas i ansökan. Om påverkan finns kommer konsekvenserna att utredas inom ramen för miljökonsekvensbeskrivningen.*

Ytvatten

Den nya slussleden kommer mynna i Göta älv strax nedströms Olidans kraftstation. Vid mynningen ut i älven anläggs en konstruktion som fungerar som en vågbrytare och skyddar sjöfarten mot älvens strömningar. Uppströms mynningen anläggs ett isutskov-bräddavlopp som kräver ytterligare ingrepp i nuvarande strandmiljö. Effekten från alla dessa ingrepp i strandmiljön och i älven behöver beskrivas i MKB:n med avseende på förändringar i strömningsförhållanden, eventuella effekter på fiskfaunan och hur det påverkar möjligheten till fiske, hur den ökade fragmenteringen av stranden med artificiella strukturer påverkar strandens betydelse som ekologisk kantzon samt eventuella vattenkemiska förändringar. Om det uppkommer behov av skyddsåtgärder eller kompensationsåtgärder behöver dessa redovisas. Miljökontoret bedömer att underlaget i sin helhet är av betydelse för att kunna bedöma projektets påverkan på älvens miljökvalitetsnormer.

Enligt avsnittet om fiskfauna och naturvärden i vatten (4.4.4) ska kompletterande inventeringar ske i älven. Bergkanalen och Åkersjö anges i samrådsunderlaget innehålla begränsade naturvärden. För att säkert veta om och vilka värden som finns bör någon form av inventering finnas framme som underlag till den fortsatta processen. Det rör framför allt Åkersjö och Höljan, så att eventuella värden kan tas vara på och stärkas i dessa områden.

Förändringar i hydrologin i dessa områden behöver också utredas närmare och utformas så att en god vattenmiljö och kvalitet kan uppnås.

Trafikverkets svar: *De uppgifter som efterfrågas kommer att beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen. Flera inventeringar har utförts. Dessa kommer att redovisas.*

Vattenskyddsområde

Den färdiga slussleden och de tillfälliga verksamhetsytor som kommer krävas vid byggnationen ligger inom den inre skyddszonen av vattenskyddsområdet för Göta älv och Vänersborgsvikens vattentäkt. Miljökontoret bedömer det därför som extra viktigt att det i MKB:n framgår vilken påverkan verksamheten får på älvens dricksvattenkvalité och vilka skyddsåtgärder som planeras för att förhindra eventuella negativa effekter.

I samrådshandlingen under rubriken Vattenskyddsområde (4.3.2) framgår att "Tillstånd enligt skyddsföreskrifterna kommer att inkluderas i ansökan". Här är viktigt att det klargörs vilka delar av verksamheten som ska ingå och att miljöpåverkan beskrivs i MKB:n.

Trafikverkets svar: *Synpunkterna noteras. Konsekvenser för dricksvattenproduktionen kommer att beskrivas utförligare i miljökonsekvensbeskrivningen.*

Dag- och länshållningsvatten

Trafikverket behöver redovisa tänkt hantering av dag- och länshållningsvatten som uppkommer under anläggningsfasen samt under driftfasen och dess påverkan på bland annat miljökvalitetsnormerna. Redovisa en beskrivning om utformning av anläggningarna, dess länshållningsvolym och dess reningskapacitet. Redovisa vilka krav som ska ställas på vatten som passerat reningsanläggningar och var utsläpp till Göta älv och Bergkanalen kan ske. Redogör även för vilka kontrollfunktioner som kommer att upprättas.

Till ansökningshandlingarna ska det redovisas situationsplaner för de anläggningar tex reningsanläggningar/vägar, markinfiltration etcetera som planeras. Redovisa att det finns ändamålsenlig mark att ta i anspråk för ändamålet.

Trafikverkets svar: *Synpunkterna noteras och inför framtagande av tillståndsansökan och miljökonsekvensbeskrivningen.*

Föroreningar i sediment/jord

I samrådsunderlaget avsnitt 4.8.1, framgår det att bottensediment Göta älv har undersökts. I kommande ansökan behöver det redovisas resultaten av provtagningarna samt en sammanfattande bedömning av resultatet. Ytterligare behöver det framgå i ansökan hur Trafikverket avser att hantera förorenat sediment och förorenade massor samt vilka försiktighetsåtgärder som Trafikverket avser att vidta i syfte att förhindra att föroreningar sprids till mark och vatten.

I ansökningshandlingarna behöver det också framgå hur det i samband med muddring kommer att säkerställas att muddermassorna, förorenade eller ej, inte grumlar och påverkar miljö kvalitetsnormerna negativt.

Trafikverkets svar: *Resultaten från genomförda sedimentprovtagningar kommer att redovisas i ansökan. Hantering av muddermassor kommer att beskrivas. Kontroll av påverkan på ytvatten kommer att ingå i kontrollprogrammet. En grumlingsmodell kommer att tas fram för att beskriva påverkan från förorenade sediment vid muddring.*

Geoteknik och skedsäkring

I samrådshandlingarna framgår det att ett utredningsarbete avseende den geotekniska säkerheten för ras och skred har påbörjats och det finns två platser i älven som där erosionsskydd kommer att krävas. Det är dock oklart vilka områden som utredningsarbetet avser. I kommande ansökan anser miljökontoret att detta behöver förtydligas.

Ytterligare anser miljökontoret att det behöver tydliggöras om det har genomförts utredningar om marken mitt emot och norr om slussutloppet i älven behöver förses med nya erosionsskydd. Om utredningar inte har gjorts, och inte heller kommer att göras, behöver det tydligt framgå hur Trafikverket kommit fram till denna bedömning.

Trafikverkets svar: *Synpunkten noteras. En utförligare beskrivning av erosionsskydden och de utredningar som ligger till grund för dessa kommer att ingå i ansökan.*

Tillfällig hamn

Enligt samrådsunderlaget avsnitt planerad verksamhet (6.2) framgår det att tillfälliga hamnverksamheten planeras att pågå dygnet runt, fem till sju dagar per vecka. Det behöver bland annat utredas vilken eventuell bullerpåverkan hamnverksamheten kommer att ha på närliggande miljö och för människors hälsa.

Miljökontoret bedömer att det även ska redovisas vilka försiktighets- och skyddsåtgärder som Trafikverket avser att vidta för att minska verksamhetens miljöpåverkan under anläggandet av den tillfälliga hamnen, under driften av hamnen och vid utrivningen av anläggningen.

Trafikverkets svar: *Bullerpåverkan från den tillfälliga hamnen kommer att beskrivas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen. Skydds- och försiktighetsåtgärder samt en närmre beskrivning av anläggandet av den tillfälliga hamnen kommer att ingå i ansökan.*

Masshanteringsplan

Byggnationen av en ny slussled kommer att ge upphov till stora mängder massor. I kommande ansökan anser Miljökontoret att en masshanteringsplan ska redovisas. Det är av vikt att masshanteringsplanen sträcker sig över tidsperioden som innebär schaktning, sprängning, krossning och annan hantering av massorna pågår. Masshanteringsplanen bör baseras på resultat av undersökningar av berget, exempelvis provtagningsresultat (inklusive redogörelse för provtagningspunkter).

Trafikverkets svar: *En masshanteringsplan kommer att tas fram i projektet. En beskrivande text med underlag från masshanteringsplanen kommer att ingå i miljökonsekvensbeskrivningen.*

Bullerutredning

Anläggandet av den nya farleden kommer att pågå under flera år och färdigställd verksamhet kommer pågå under lång tid. Buller från byggnationen av farleden och omkringliggande verksamheter såsom borttransport av massor kommer att påverka närliggande områden. Det är därför av stor vikt att buller beskrivs i den kommande MKB:n. Det framgår i samrådshandlingen del B avsnitt buller (11.6), att det pågår ett framtagande av en bullerutredning. Miljökontoret anser att Trafikverket ska bilägga bullerutredning till ansökan och beskrivas i MKB:n.

Ytterligare behöver Trafikverket utföra en spridningsberäkning av buller i vattenområdet under anläggningsfas och driftfas. Eventuella förslag på åtgärder ska redovisas till ansökan.

Trafikverkets svar: *Synpunkten noteras. En bullerutredning kommer att genomföras och kommer att bifogas ansökan.*

4.3 Övriga myndigheter

Samråd med statliga myndigheter har skett skriftligt. Samrådsunderlaget skickades till berörda myndigheter med e-post för möjlighet till yttrande den 2025-02-10. Angiven sista dag för svar var 2025-03-12. Nedan följer yttranden som inkommit från övriga myndigheter, samt projektets svar.

4.3.1 Västtrafik

Västtrafik inkom med ett yttrande den 2025-02-10. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 5. Yttrandet redovisas nedan.

Västtrafik ser positivt på en ny anläggning av sluss i Trollhättan, men vill gärna ha dialog ang. utformning av byggvägen i ledningsgatan då vägsträckningen påverkar 2 busslinjer.

Trafikverkets svar: *Den närmre utformningen av byggvägen kommer att ske i dialog med bland andra Västtrafik.*

4.3.2 Tillväxtverket

Tillväxtverket meddelade den 2025-02-18 att de avstår från yttrande men hänvisar till tidigare samråd TRV 2023/41459, daterat 2023-10-02 Å2023-3062.

Meddelandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 15. Av tidigare yttrande framgår:

Tillväxtverket noterar att hänsyn tagits till näringslivets och sjöfartens intressen samt att besöksnäringens intressen finns med på land men att besöksnäringen i form av fritidsbåtar inte är särskilt synligt kopplad till slussarna. Tillväxtverket har inga övriga synpunkter i ärendet.

Trafikverkets svar: *Synpunkten noteras.*

4.3.3 Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

SMHI inkom med ett yttrande den 2025-03-03. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 91. Yttrandet redovisas nedan.

SMHI har tagit del av rubricerat samråd och har följande synpunkter. Yttrandet avgränsas till SMHIs kompetensområden hydrologi (enbart ytvatten), meteorologi (inklusive luftmiljö) samt klimatanpassning.

Hydrologi

Myndigheten ställer sig positivt till att få möjligheten att lämna synpunkter på projektet då föreslagen ny anläggning och därtill hörande arbeten kan ha potentiell påverkan på de hydrologiska förhållandena. Det är därför av stor vikt för SMHI att få ta del av framtida utredningar för att ha möjlighet att komma med synpunkter när arbetet fortgått längre. Myndigheten ser också fram emot att få läsa miljökonsekvensbeskrivningen då denna föreligger.

Halter av luftföroreningar

SMHI ser även fram emot att få ta del av kommande luftutredning som inkluderar spridningsberäkningar av utsläpp av kväveoxider samt PM10 under anläggningsskedet. Det är viktigt att det säkerställs att gällande miljökvalitetsnormer klaras för boende i närområdet.

Trafikverkets svar: *Projektets påverkan med avseende på luftkvalitet och hydrologi kommer att redovisas i den kommande ansökan.*

4.3.4 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

MSB inkom med ett yttrande den 2025-03-03. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 98.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har mottagit er inbjudan till samråd inför tillståndsansökan för vattenverksamhet för ny slussanläggning i Trollhättan (MSB Dnr. 2025-02222).

MSB har tidigare i ert samråd år 2021-2022 om nya slussar i Trollhättan (ert ärendenummer TRV 2021/8065) lämnat synpunkter 2022-02-16 om vad som behöver utredas och redovisas i kommande ansökan/miljökonsekvensbeskrivning (MSB Dnr. 2021-13253).

MSB lämnar i nu aktuellt samråd samma synpunkter som de som lämnades i tidigare samrådssvar

2022-02-16, dvs. följande behöver utredas och redovisas i kommande ansökan/miljökonsekvensbeskrivning.

- Redovisa vilken dammsäkerhetsklass som den planerade sluss/dammkonstruktionen kommer att ha.
- Redovisa vilka konsekvenser som kan uppstå på människor/miljö/infrastruktur i händelse av haveri i planerad sluss/dammkonstruktion.
- Om det föreligger icke försumbar risk för förlust av människoliv i händelse av dammhaveri, redovisa hur människor vid berörda skadeobjekt kommer att varnas samt om det finns behov av kompletterande installation av några särskilda varningssystem för varning av allmänheten.
- Redovisa utredning av riskområden för stenkast vid sprängning för slussbyggnationen inklusive utredning om vilka skyddsåtgärder som behöver vidtas vid sprängning.
- Redovisa om planerade åtgärder innebär en ökad risk för skred, till exempel till följd av sprängningar och muddring (detta är särskilt angeläget då jordartskartan visar på förekomst av glacial lera).
- Redovisa om eventuella flödesförändringar i Göta älv kan leda till ökad erosion som på sikt kan öka risken för skred, både i nya och befintliga erosionsområden.
- Redovisa hur översvämningssituationen för området påverkas av den nya anläggningen, både under byggskedet och vid färdig anläggning.
- Redovisa ett avsnitt om klimatförändringar och hur anläggningarna anpassas till olika översvämningsscenarier i ett ändrat klimat.

Trafikverkets svar: Förslag till dammsäkerhetsklass, samt redovisning av konsekvenser vid dammhaveri kommer inte att ingå i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen. Beslut om dammsäkerhetsklass fattas av Länsstyrelsen i särskild ordning efter inlämnad konsekvensutredning. Denna ingår inte i ansökan.

Förebyggande skyddsåtgärder för personal som behöver vidtas vid sprängning kommer att utredas.

Övriga efterfrågade uppgifter kommer att inkluderas i miljökonsekvensbeskrivningen.

4.3.5 Transportstyrelsen

Transportstyrelsen inkom med ett yttrande den 2025-03-06. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 103. Yttrandet redovisas nedan.

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

För anläggningsfasen vill vi särskilt framhålla att risker för sjötrafiken i samband med byggnationen av ny sluss och vid muddring i farleden analyseras. Eventuella riskreducerande åtgärder bör samrådask med Sjöfartsverket lokalt samt med Transportstyrelsen.

I övrigt hänvisas till synpunkterna i vårt yttrande i samband med tidigare samråd (dnr TSS 2021-4514) 2022-02-04.

Trafikverkets svar: *Synpunkterna noteras i det fortsatta arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen.*

4.3.6 Räddningstjänsten Fyrbodal

Räddningstjänsten Fyrbodal inkom med ett yttrande den 2025-03-07. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 110. Yttrandet redovisas nedan.

Beredskap för utsläpp i vattenskyddsområde

I kapitel 8 nämns att det kommer ställas krav på framtida entreprenörer för att skydda omgivningen från spill genom att de ska ha en beredskap för sanering av olja i form av utbildning, absorptionsmedel och oljelänsar. Det är viktigt att ha beredskap både under byggtiden och vid drift för att kunna minimera risken för utsläpp i Göta Älv som är ett vattenskyddsområde.

Transporter till mellanupplag Lextorp 1:211

Räddningstjänsten Fyrbodal anser att det är bra att en ny tillfällig byggväg anordnas för transporter av överskottsmassor mellan nya slussar och mellanupplag. fördelaktigt att räddningstjänstens fordon får använda vägen.

Ras och skred

Räddningstjänsten Fyrbodal anser att det bra att utredning kring den geotekniska säkerheten genomförs och att åtgärder vidtas vid behov.

Utformning av sluss

Räddningstjänsten Fyrbodal ser det fördelaktigt att fyll- och tömsystem utformas för att minimera strömvirvlar vid slussning. Att skapa möjlighet att kunna slussa med en nödställd person i vattnet kan vara avgörande för en lyckad räddningsinsats.

Övriga upplysningar

Avstängning av sjöfart Räddningstjänsten Fyrbodal önskar ta del av information när eventuell avstängning för sjötrafik planeras.

System för uppvärmning

Om bergvärme planeras att användas för värmeproduktion kan köldmedium i anläggningen medföra att tillstånd krävs enligt lagen om brandfarliga och explosiva varor.

Trafikverkets svar: *Synpunkterna noteras i det fortsatta arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen.*

Möjlighet till räddningsinsatser har ingått vid valet av fyll- och töm system. Det valda alternativet (Floor filling system) har mindre virvlar vid slussning jämfört med systemet med ”stilling chamber”.

Sjöfarten kommer att beaktas under hela projektets genomförande och Sjöfartsverket kommer som ansvarig myndighet att tillse att påverkan på yrkessjöfarten blir så liten som möjligt. Detaljer rörande avstängningar kommer att utarbetas av projektet tillsammans med kommande entreprenör och i dialog med berörda aktörer. Projektet kommer att bedrivas med olika intensitet under olika perioder av året, och förhållandena kommer därmed att vara varierande.

Trafikverket har för avsikt att hålla dialog med Räddningstjänsten om tillgång till byggvägen.

4.3.7 Statens geotekniska institut (SGI)

SGI inkom med ett yttrande den 2025-03-11. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 125.

SGI har tidigare yttrat sig i ärendet, den 2022-02-18 med dnr. 5.5.0-2111-0948 samt den 2023-10-12 med dnr. 5.5.0-2309-1032. SGI vill, som komplement till våra tidigare yttranden tillägga följande:

Erosion

SGI noterar att utredningar kommer tas fram med kopplingar till erosion och fartygsgenererad erosion, i ett senare skede. På vissa platser nämns att naturbaserade erosionsskydd kan göras, SGI vill rekommendera att naturbaserade lösningar bör göras på samtliga platser där det finns behov av att hantera erosion och släntstabilitet. Naturbaserade lösningar kan bygga på både hårda, kombinerade och mjuka åtgärder.

För synpunkter rörande geoteknik, bergteknik, grundvatten och miljögeoteknik hänvisas till tidigare yttranden.

Trafikverkets svar: *Synpunkterna kommer att beaktas i framtagande av tillståndsansökan och miljökonsekvensbeskrivningen. Trafikverket kommer under arbetet att ha en fortsatt dialog med SGI, samt med Trollhättans stad kopplat till förstärkningsåtgärderna i Skälsbo.*

4.3.8 Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet inkom med ett yttrande den 2025-03-13. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 138.

Som framgår av samrådshandlingarna behöver miljökonsekvensbeskrivningen redogöra för påverkan på riksintresset och möjligheterna att minska skadorna, genom att bevara strukturer och anpassa till kulturmiljön tillkommande anläggningar och byggnader inbegripet materialval.

Projektet medför att också 1916-års slussar friställs. Det är angeläget att dessa slussar fortsättningsvis bevaras och förblir avläsbara då de utgör ett väsentligt uttryck för riksintresset tillsammans med de äldre slussarna. Projektet och MKB:n bör ha en sådan inriktning.

Eftersom skadorna trots försiktighetsmått kan komma bli betydande bör frågan om kompensationsåtgärder utredas och övervägas (se 6 kap. 35 § p.5 och 16 kap.9 § p. 3 miljöbalken). Åtaganden gällande bevarande och vård och eventuellt tillgängliggörande av kanal och slussar skulle kunna vara sådan kompensation (se Riksantikvarieämbetets Kulturmiljövårdens riksintressen enligt 3 kap. 6 § miljöbalken Handbok, del C kap. 6).

Riksantikvarieämbetet har tidigare yttrat sig över det statliga byggnadsminnet inom projektområdet, se bifogade handlingar. Riksantikvarieämbetet hanterar, i egenskap av tillsynsmyndighet för det statliga byggnadsminnet Trollhättans kanal- och slussområde, åtgärder som berör det statliga byggnadsminnet inom ramen för gällande tillståndsprövningsprocess avseende statliga byggnadsminnen.

Trafikverkets svar: *Möjligheten till kompensationsåtgärder för de ingrepp som krävs i det statliga byggnadsminnet utreds och kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.*

4.4 Företag och organisationer

Samråd med berörda företag och organisationer har skett skriftligt. Samrådsunderlaget skickades till berörda myndigheter med e-post för möjlighet till yttrande den 2025-02-10. Angiven sista dag för svar var 2025-03-12. Anstånd att inkomma med svar efter den 2025-03-12 beviljades. Nedan följer yttranden som inkommit från företag och organisationer, samt projektets svar.

4.4.1 Strömma Turism & Sjöfart AB

Strömma Turism och Sjöfart AB inkom med ett yttrande den 2025-02-26. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 26. De synpunkter som framförs i yttrandet redovisas nedan.

Vi ser positivt på att Trafikverket i samarbete med Sjöfartsverket avser säkerställa vattenvägen mellan Göteborg och Vänern genom att bygga nya slussar. Våra fartyg är mindre än lastfartygen som trafikerar farleden varvid vi enkelt kan konstatera att vår framtida framkomlighet i farleden kan säkerställas om en Vänermax kan trafikera farleden och slussarna.

Vi har väldigt lång framförhållning när det gäller planerandet av våra kryssningar. Vi sätter trafikplan för kommande år i februari året innan. Vi trafikerar de berörda slussarna och områden under perioden maj-september varje år. Under denna period yrkar vi på att farleden alltid skall vara farbar och att eventuella kortare avstängningar planeras till vinterhalvåret. Vid behov av eventuella kortare avstängningar under maj-sept. önskar vi att dessa planeras med så god framförhållning så att vi kan få in dessa i vår ordinarie trafikplanering då denna är omöjlig att ändra när den väl är satt, dvs med minst ca 1,5 års framförhållning.

Tack för att ni är med och utvecklar sjöfarten!

Trafikverkets svar: *Sjöfarten behöver beaktas under hela projektets genomförande och Sjöfartsverket kommer som ansvarig myndighet att tillse att påverkan på yrkessjöfarten blir så liten som möjligt. Detaljer rörande avstängningar kommer att utarbetas av projektet tillsammans med kommande entreprenör och i dialog med berörda aktörer. Projektet kommer att bedrivas med olika intensitet under olika perioder av året, och förhållandena kommer därmed att vara varierande.*

4.4.2 Vänersamarbetet

Vänersamarbetet inkom med ett yttrande den 2025-03-03. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 95. De synpunkter som framförs i yttrandet redovisas nedan.

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

Vänersamarbetet är medvetna om att byggnationen av nya slussar, under och efter själva byggnadsperioden är vattenverksamhet med miljöpåverkan. Här finns intressen som till viss del är motstridiga, detta gäller även olika riksintressen, som kommunikationer och för rörligt friluftsliv. Vänersamarbetet välkomnar därför Trafikverkets förslag om en byggnation av en ny slussled med en lokalisering som ger så få negativa konsekvenser som möjligt, såväl i Trollhättan som för Vänersjöfarten och båtturen till och från Vänern via Göta älv. Vänersamarbetet ser positivt på föreslagna åtgärder och förslag till fortsatta utredningar där så behövs, för att minimera negativ miljöpåverkan.

Det finns dock positiva samhällsekonomiska effekter av de nya slussarna och de är en satsning för framtida generationer. Vänersamarbetet vill därför betona att en nybyggnation av slussar hänger samman med andra infrastrukturinvesteringar och åtgärder i stora delar av Väner-regionen. Vänern är klassad som riksintresse ur flera aspekter, bland annat för sjöfart och rörligt friluftsliv. Det är av största vikt att byggnationen av nya slussar fortsätter enligt plan så att privata och offentliga satsningar på investeringar kopplat till sjöfarten kan ske som planerat.

Vänersamarbetet instämmer i skrivningarna kring vikten av fortsatt och utvecklad sjöfart till och från Vänern. Farleden och hamnar är klassade som riksintresse för kommunikationer och farleden är även en del av det internationellt prioriterade TEN-T-nätverket. Sjöfarten i vår del av Sverige är viktig av olika anledningar:

- Sjöfarten bidrar till lokal och regional ekonomi, för företag och verksamheter i Vänerregionen med omnejd som skapar tusentals arbetstillfällen.
- Det finns näringsliv i regionerna kring Vänern som är världsledande inom sin bransch som enbart kan nyttja sjöfarten som transportslag för sina produkter.
- Sjöfarten avlastar väg- och järnvägsnätet så att bland annat persontrafik kan prioriteras, i hela Västsverige, Göta älv-dalen och Göteborg.
- Hamnar i Vänern och Göta älv också viktiga kuggar i en starkt beredskap och civilt försvar, och nya slussar i Trollhätte kanal en förutsättning för detta.

Särskilda påpekanden

Vattenkraftstationer och vattenreglering

Vänersamarbetet ställer sig positiva till att tillståndet för vattenverksamhet inte förväntas innebära förändring av vattenregleringen. Ett stort arbete som har bedrivits i Vänerrådet under 2018-2022 för att komma överens om en tappningsstrategi som både är säker och med viss naturanpassning. Det är av vikt att denna tappningsstrategi med mer varierat vattenstånd kan hållas, även under byggperioden av de nya slussarna. Vänersamarbetet vill därför betona vikten av en fortsatt nära dialog mellan Trafikverket, Sjöfartsverket, Vattenfall, Länsstyrelserna och övriga aktörer i Vänerrådet.

Trafikverkets svar: *Genomförandet av projektet innebär inget behov av ändrad tappningsstrategi för Vänern. En hydrologisk utredning som bland annat ska visa påverkan för vattenkraften pågår.*

Påverkan sjöfart

Vänersamarbetet vill betona vikten av god framförhållning när det gäller påverkan för sjöfarten, som är känslig för oplanerade stopp i Göta älv. Om möjligt, bör byggnadsarbetet synkroniseras med annat underhållsarbete och planerade stopp i Göta älv och Göteborg. Detta i enlighet med överenskommelsen i styrgruppen för trafikslagsövergripande trafikledningssystem för Göta älv och Göteborg, där Sjöfartsverket är sammankallande.

Om möjligt bör också stopp under högsäsong för båtturismen undvikas, dvs under månaderna juni-augusti. Då nyttjas Göta älv av fritidsbåtar, varav en stor andel internationella, som är viktiga för besöksnäringen i Göta älv, Dalslands kanal, Göta kanal och till Vänern.

Trafikverkets svar: *Genomförandet avses ske i fortsatt nära dialog mellan Trafikverket, Sjöfartsverket, Vattenfall, Länsstyrelserna och övriga aktörer. Sjöfarten behöver beaktas under hela projektets genomförande och Sjöfartsverket kommer som ansvarig myndighet att tillse att påverkan på yrkessjöfarten blir så liten som möjligt. Detaljer rörande avstängningar kommer att utarbetas av projektet tillsammans med kommande entreprenör och i dialog med berörda aktörer. Projektet kommer att bedrivas med olika intensitet under olika perioder av året, och förhållandena kommer därmed att vara varierande.*

4.4.3 Sportfiskarna

Sportfiskarna inkom med ett yttrande den 2025-03-03. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 96. De synpunkter som framförs i yttrandet redovisas nedan.

Anläggande av erosionsskydd

På sidan 73, figur 23, i samrådsunderlaget, beskrivs att "Ett utredningsarbete avseende den geotekniska säkerheten för ras och skred har påbörjats. Preliminära resultat, se Figur 23, visar att det finns två platser i älven där erosionsskydd kommer att krävas. För erosionsskyddet längst söderut kan det bli aktuellt med lokal muddring av slänten för att skapa utrymme för skyddet.

Det kan även finnas behov av att se över och åtgärda befintliga erosionsskydd vid Åkersvass, som är i dåligt skick. Vid Åkersvass utgörs erosionsskyddet av stenmurar och stenskonung som ingick i 1800-talets slussleder."

Fråga från Sportfiskarna Trollhättan/Vänersborg: Kommer områdena kring tillkommande och befintliga erosionsskydd i älvfåran vara tillgängliga för allmänhet och sportfiskare efter uppförande?

Trafikverkets svar: *De nya erosionsskydden kommer inte påverka tillgängligheten i området.*

Anslutning isutskov/bräddavlopp till Göta älv

I figur 27, sid 80 i samrådsunderlaget, beskrivs hur tunnelmynningen mot älven "kommer göras med en lägre takhöjd än resterande tunnel för att säkerställa bergtäckningen samt att minska den visuella påverkan vid anslutningen till älven."

Fråga från Sportfiskarna Trollhättan/Vänersborg: Kommer området vid tunnelmynningen, efter färdigställande, vara tillgängligt för allmänhet och sportfiskare?"

Trafikverkets svar: *Området kommer att fortsatt vara tillgängligt.*

Vågbrytare

På sid 80 i samrådsunderlaget, beskrivs att "I slussledens mynning ut i älven anläggs en konstruktion som fungerar som en vågbrytare och skyddar sjöfart mot älvens strömning och underlättar deras passage in till slussarna."

Vattenkraft

På sid 87 i samrådsunderlaget påtalas att "Den vågbrytare som uppförs i älven kan ge en påverkan på vattenhastigheter och vattennivåer i vattendraget. Påverkan kommer att utredas vidare med en tredimensionell hydrodynamisk modell. I nuläget bedöms påverkan främst röra vattenhastigheter, vara lokal kring de fysiska förändringarna i vattendraget och vara liten i sin omfattning."

Synpunkt från Sportfiskarna Trollhättan/Vänersborg: Samrådsunderlaget saknar översiktsbild som beskriver vågbrytarens placering. Vågbrytarens konstruktion och utformning behöver beskrivas samt hur den påverkar naturliga strömförhållanden upp- och nedströms dess placering. Om naturliga strömförhållanden påverkas av vågbrytarens konstruktion och placering skall detta redogöras för i

miljökonsekvensbeskrivningen med avseende på fiskfauna, vandringsvägar och naturvärden upp- och nedströms av vågbrytaren."

Trafikverkets svar: *Utformningen och placeringen av de nya anläggningsdelarna kommer att framgå av den tekniska beskrivningen till ansökan. Den hydrologiska påverkan utreds och kommer att redovisas.*

Fiskfauna och naturvärden i vatten

På sid 88 i samrådsunderlaget, beskrivs att "Behovet av åtgärder för att minska grumlingspåverkan på fisk och andra naturvärden i vatten i samband med planerad verksamhet kommer att utredas inför kommande miljökonsekvensbeskrivning."

Synpunkt från Sportfiskarna Trollhättan/Vänersborg: Under byggfasen kommer, med all sannolikhet, vattenföring i älvfåran periodvis behöva minskas för att undvika grumling eller för att underlätta andra arbeten. Sportfiskarna Trollhättan/Vänersborg uppmanar Trafikverket att i miljökonsekvensbeskrivningen beskriva hur en minskning av vattenflödet påverkar vattendom från 1 mars 2006 (mål nr M 3-99). Domen beskriver att fiskväg i Lilla Edet skall hållas öppen för fiskvandring från 1 maj till 1 december. Domen bygger, enligt vår bedömning, på att normal vattenföring mellan kraftverken i Trollhättan och Lilla Edet bibehålls. Minskad vattenföring, under perioden maj till december, påverkar möjligheten för fisk att vandra i fiskvägen vid Lilla Edets kraftverk.

Trafikverkets svar: *Synpunkterna kommer att beaktas i framtagandet av tillståndsansökan och arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen.*

4.4.4 Västergötlands Ornitologiska Förening

Västergötlands Ornitologiska Förening inkom med ett yttrande den 2025-03-04. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 99. De synpunkter som framförs i yttrandet redovisas nedan.

Västergötlands Ornitologiska Förening konstaterar att det kvarvarande orörda naturområdet med promenadstigar och fågelliv mellan Gamle dal och Olidehålan kommer att utplånas i och med att den nya slussledan föreslås av Trafikverket att dras genom detta område.

Med anledning av de omfattande konsekvenserna på naturmiljön, fågelfaunan och friluftslivet med den föreslagna placeringen av den nya slussleden i området, föreslår Västergötlands Ornitologiska Förening att den nya slussleden dras i den befintliga slussleden från 1916.

Föreningen utgår från att nya inventeringar av fågelfaunan kommer att utföras före miljökonsekvensbeskrivningarna presenteras och bestämmelserna i artskyddsförordningen beaktas.

Trafikverkets svar: Att uppföra nya slussar i läget för den befintliga slussleden har uteslutits då detta skulle innebära att farleden stängs av för trafik under flera år, vilket har bedömts som oacceptabelt. Det valda alternativet Nord har sammantaget bedömts vara det bästa. Även det andra genomförbara alternativet Syd berör naturreservat och har bedömts innebära påverkan med avseende på naturmiljö.

Inventeringar av fågelfauna kommer att ingå i miljökonsekvensbeskrivningen. Frågan om påverkan på fridlysta arter, inklusive fågel och fladdermöss, utreds specifikt av artexperter. Utredningen kommer redovisas i en artskyddsutredning. Påverkan och konsekvensen på fridlysta arter redovisas både inom ramen för prövning av detaljplanerna och inom ramen för tillståndsansökan i mark- och miljödomstolen. Preliminära resultat visar inte på någon betydande negativ påverkan som står i strid med förbuden i Artskyddsförordningen.

4.4.5 Trollhättan Energi AB

Trollhättan Energi AB inkom med ett yttrande den 2025-03-07. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 109. De synpunkter som framförs i yttrandet redovisas nedan.

Utöver tidigare inlämnade synpunkter lämnas följande synpunkter.

Koncernen äger, producerar och distribuerar el, vatten, fiber och fjärrvärme, där både anläggningar och ledningar påverkas såväl under byggtiden som efter avslutad byggnation. Det är av stor vikt att upprätthålla en kontinuerlig dialog med Trafikverket avseende våra ledningar för vatten, elnät, fjärrvärme och fiber, med tillhörande anläggningar såsom tunnlar och brunnar. Koncernen betonar vikten av att upprätthålla en kontinuerlig dialog, redan i tidigt skede. En god framförhållning säkerställer både att projektet kan genomföras utan att äventyra leveransen av våra samhällsviktiga tjänster samt att byggarbetsplatsen kan förses med temporära lösningar och tillfällig försörjning av el, vatten och fiber. Dialogen är avgörande både i de projekt Trafikverket genomför, och i parallella processer som bedrivs av andra aktörer, exempelvis Trollhättans Stads detaljplaneprocess.

Ledningar i mark påverkas även vid den tillfälliga byggvägen som ska användas för bortforsling av massor, och som sträcker sig längs kraftledningsgatan enligt figur 36 i samrådsunderlaget. För att undvika skador på korsande fjärrvärmeledningar, som kan uppstå till följd av tunga transporter av massor på byggvägen, är det nödvändigt att vägen anläggs med en bärighetsklass motsvarande BK2, åtminstone vid de korsande ledningarna. Längs byggvägens sträckning, vid Erik Karlssons rondell, finns en tömningsbrunn för fjärrvärmenätet. Denna brunn måste vara fortsatt åtkomlig för att möjliggöra tömning av ledningen vid exempelvis fel, läckage eller vid anslutningsarbete.

Koncernen ansvarar för insamling av avfall från hushåll och verksamheter i området kring slussar i Trollhätte kanal. Det är av största vikt att vi blir informerade i god tid om eventuella förändringar som kan påverka framkomligheten till de områden där vi samlar in avfall. Detta gäller både tillfälliga vägstängningar, omdirigeringar av trafik och andra hinder som kan påverka vår verksamhet. För att säkerställa en fortsatt effektiv avfallshantering under anläggningsperioden för slussbygget krävs en löpande dialog för att identifiera och implementera alternativa lösningar för avfallsinsamlingen.

Koncernen kommer kräva ersättning för onyttigblivna anläggningar och ledningar inom el, VA, fiber och fjärrvärme samt för extra kostnader som uppstår för Koncernen med anledning av att befintlig anläggning eller rättighet (tillfälliga nyanläggningar av ledningar, servitut, ledningsrätt eller liknande) påverkas av projektet. Koncernen kommer också att kräva ersättning för rättsligt biträde vid handläggningen av tillståndsärendet i domstol.

Trafikverkets svar: *En nära dialog mellan Trafikverket och Trollhättan Energi förs kring vilka åtgärder som ska vidtas för de ledningar som berörs av nya slussar och byggvägen till Lextorp. Dialog om ledningsomläggningar som ska detaljprojekteras förs i separat projekt. Detta för att permanent lägga om ledningar som berörs inom nytt slussområde innan arbete med anläggandet av nya slussar påbörjas.*

Tillfälliga avstängningar av vägar och omledning av trafik kommer att ske i dialog med Trollhättans stad och Trollhättan Energi AB.

En geoteknisk utredning har utförts för byggvägen. Risk för skador på ledningar beaktas i fortsatt projektering. Byggvägen planeras preliminärt att anläggas med bärighetsklass BK1.

Ersättningsfrågor kommer att hanteras utanför tillståndsprocessen. Eventuella anspråk på rättegångskostnader ställs till domstolen under processen.

4.4.6 Naturskyddsföreningen Trollhättan

Naturskyddsföreningen Trollhättan inkom med ett yttrande den 2025-03-07. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 117. De synpunkter som framförs i yttrandet redovisas nedan.

Upphävande av Naturreservat

Enligt 7 kapitel 7 § i miljöbalken kan länsstyrelse eller kommun helt eller delvis upphäva ett beslut om att förklara ett område som naturreservat om det finns synnerliga skäl. Synnerliga skäl kan vara att reservatet inte längre har kvar och rimligen inte kan återfå de värden som det avsågs skydda.

I förarbetena till miljöbalken (prop.1997/98:45, del 2 s. 75) anges bland annat att avsikten med ett beslut om inrättande av naturreservat ska skapa ett definitivt skydd. Endast undantagsvis ska avsteg från skyddet kunna göras. Normalt ska undantag inte tillåtas för exploateringsföretag.

I den nu föreliggande planen för Trollhättan, kallat det Norra alternativet som Trafikverket förordar, samråder om och söker tillstånd för, förutsätts ett upphävande av naturreservat. Frågan är då om så kallade ”synnerliga skäl” föreligger? För det så kallade Södra alternativet gäller samma sak – upphävande av ett naturreservat. Det tredje alternativet som diskuterats är en nybyggnation/restaurering genom befintlig slussled. Alternativ som Trafikverket av olika skäl förkastat men som är det alternativ vi bedömer har minst åverkan på värdefull natur och kulturarv.

Natur och kulturvärden i det planerade området

”Naturcentrum AB har på uppdrag av WSP Sverige AB för Trafikverkets räkning genomfört en naturvärdesinventering utmed Trollhätte kanal och delar av älvstranden vid Göta älv i Trollhättans kommun. Inventeringen utgör underlag för fortsatt planarbete kring de nya slussarna i Trollhättan. Inventeringen påbörjades 2021, utvidgades 2023 och slutfördes 2024.” Naturvärdesinventering för nya slussar i Göta Älv, Trollhättan.

Inventeringen och rapporten är väl genomförd, vad vi har möjlighet att bedöma. Det som inte ingått i uppdraget är inventering och bedömning av påverkan på den akvatiska miljön.

Man bedömer olika biotopområden i tre klasser: Högsta naturvärdesklass 1, högt naturvärde – naturvärdesklass 2 och påtagligt naturvärde – naturvärdesklass 3.

Identifierade arter i kategorierna: CR, EN, VU och NT är rödlistade, S är signalart, T är en typisk art samt EU § som avser fridlyst i artskyddsförordningen.

I denna skrivning kommer vi endast att beröra de arter som vid inventeringen identifierats i de områden/naturreservat som direkt berör det ”Norra alternativet” och som TRV nu söker miljöprovning för. Redovisade i Naturcentrum AB:s rapport som Objekt 9, 10 och 11. Rödlistade arter: (CR, EN, VU och NT) Skogsalm, Ask, Spillkråka, Mindre Hackspett, Nordfladdermus, Sydfladdermus, Gransotsdyna, Tusengömning, Svartöra och *Hypoxylon petrinae* (svenskt namn saknas)

Fridlysta arter: (§) Större brunfladdermus, Vanlig padda, Grönvit nattviol Arter med signalvärde: (S) Brandticka, Trådticka, Stor revmossa Typiska arter: (T) Kransmossa, Svavelticka med flera.

Flera här inte nämnda, men identifierade rödlistade arter är knutna till träd och död ved i det aktuella området. Andra såväl fridlysta som vanliga djur som till exempel

däggdjur, fåglar, och fiskar rör sig i och över hela älvmiljön och är beroende av varandra och växtligheten i ett ekologiskt system.

Delar av området är skyddat som naturreservat, strandskyddat och av riksintresse för naturvård och friluftsliv. Att spränga ny slussled genom ett berg är ett enormt stort ingrepp i naturen och miljön.

Området som direkt berörs är klassificerat med högt och påtagligt naturvärde. Byggnation, som beräknas pågå under ca fem års tid med sprängningar och transporter av schaktmassor, kommer att negativt påverka natur, djurliv och människor i ett långt större område än den del där nya slussleden planeras att byggas. Minst åverkan på oersättlig miljö är en nybyggnation/restaurering genom befintlig slussled.

Så frågan är varför TRV väljer att spränga sig igenom ett berg med naturreservat?

- Prognosen för näringslivets framtida behov av större fartyg och ökad Vänertrafik förefaller alltför optimistisk. Trenden är färre båtar och ett minskat behov.
- Liggande budget för hela projektet bedöms orealistiskt låg och borde minst dubblas. Det betyder att andra angelägna infrastrukturprojekt på vägar och järnvägar inte kommer att kunna påbörjas inom de närmaste decennierna.
- Sjöfartsverket garanterar inte säkerheten för nuvarande slussled längre än till 2030. De nya slussarna kommer inte att kunna tas i bruk förrän tidigast 2032, vilket i sig är en väldigt optimistisk tidsplan. I så fall måste Vänertrafiken stängas ned i minst två år. Därmed faller ett av huvudargumenten, nämligen att undvika stänga ned Vänertrafiken, som då svårligen kommer att kunna återupptas igen.
- Efterlyses en seriös kostnadsberäkning och tidsplan för nybyggnation/restaurering i nuvarande slussled.

Trafikverkets svar: *Projektet ingår i den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022-2033. Behovet och kostnaden för projektet har utretts inom ramen för denna. Alternativet att bygga nya slussar i befintligt läge har uteslutits, framför allt med anledning av att detta skulle innebära en allt för stor påverkan för sjöfarten och de aktörer som är beroende av denna. Det enda alternativet är därför att bygga en ny slussled i nytt läge. Befintliga slussar bedöms kunna användas fram till dess att de nya kan tas i bruk.*

Påverkan och konsekvenser på naturmiljö kommer bedömas för alla identifierade påverkansfaktorer, inklusive bullerpåverkan under byggtid och redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

4.4.7 Riksbyggen BRF Trollhättehus 13, 14, 15 och 17

Riksbyggen BRF Trollhättehus 13, 14, 15 och 17 inkom med ett yttrande digitalt den 2025-03-09. Samma yttrande inkom även med post den 2025-03-12. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 118 och 139. De synpunkter som framförs i yttrandet redovisas nedan.

Vi ser med stor oro på de konsekvenser detta kan medföra för vår boendemiljö och vill därför framföra följande invändningar:

1. Ökad tung trafik och miljöpåverkan

Den planerade mellanlagringen innebär en kraftig ökning av tung trafik i området. Detta leder till ökad luftförorening, buller och en negativ påverkan på vår närmiljö samt boendemiljön för våra medlemmar.

2. Oljud, stendamm och vibrationer

Om stenen dessutom kommer att krossas på plats innebär det ytterligare olägenheter i form av höga ljudnivåer, omfattande dammbildning och kraftiga vibrationer, vilket kan påverka både bostäder och närliggande infrastruktur.

3. Områdets karaktär som rekreationsområde

Det föreslagna området för mellanlagring är olämpligt, då det är ett välbesökt frilufts- och rekreationsområde. Lextorpsspåret, som ligger i direkt anslutning, används flitigt av boende och förskolor, vilket gör att ökad trafik och dammbildning kan innebära hälsorisker, särskilt för barn.

4. Rasrisk vid järnvägen

Järnvägen löper precis intill det föreslagna området. När järnvägen byggdes inträffade ett ras, och det finns därför en reell risk för liknande problem vid tung belastning och vibrationer från transport och eventuell krossning av stenen.

5. Värdeminskning av våra bostäder

Ett tillfälligt upplag av sprängsten, med tillhörande buller, damm och tung trafik, kan leda till en betydande värdeminskning av våra bostäder under den tid mellanlagringen pågår.

6. Alternativa områden utanför bebyggelse bör övervägas

Vi anser att det bör finnas andra, mer lämpliga områden för denna mellanlagring, där påverkan på boendemiljö och rekreationsområden blir minimal.

Med anledning av ovanstående invändningar motsätter vi oss den föreslagna mellanlagringen och begär att Trafikverket ser över alternativa platser för detta ändamål.

Trafikverkets svar: Alternativa ytor som skulle kunna användas till upplag av bergmassor har setts över längs med hela Trollhätte kanal från Väneren ner till Göteborg. I och med områdets geotekniska instabilitet med en hög skredkänslighet har flertalet av områden uteslutits. Vid planeringen av projektet har ytan vid Lextorp befunnits vara den lämpligaste ytan då den ligger inom rimligt avstånd och då transporter dit kan utföras utan omlastning. Området har lämpliga geotekniska egenskaper och saknar höga naturvärden. I samband med projektering har en bullerutredning och en luftkvalitetsutredning genomförts. Utredningarna visar att bullerriktvärden kommer att klaras för samtliga närliggande bostäder längs byggvägen och ytan. Transporterna kommer inte heller ha någon påtaglig påverkan på luftkvaliteten. Geotekniska utredningar avseende stabilitet har utförts för att säkerställa att det planerade upplaget inte medför risk för geotekniska stabilitetsproblem eller skadliga sättningar.

Vid genomförandet finns ambitionen att bergmassor i möjligaste mån ska kunna transporteras ut till mottagare direkt. I första hand ska bergmassorna transporteras ut på fartyg eller direkt till mottagare via E45. Det finns därför en förhoppning om att ytan ska användas i mindre omfattning än den är planerad för. Men en tillräckligt stor yta behövs dock som säkerhet för att undvika stopp i produktionen vid tidpunkter då massor inte kan transporteras ut till mottagare direkt.

Den planerade krossningsverksamheten och tillfälliga lagringen av bergmassor vid Lextorp kommer att prövas genom en anmälan om miljöfarlig verksamhet till Trollhättans stad.

4.4.8 Miljöpartiet de gröna Trollhättan

Miljöpartiet de gröna Trollhättan inkom med ett yttrande den 2025-03-10. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 124. De synpunkter som framförs i yttrandet redovisas nedan.

Trafikverket planerar att ersätta slussarna i Lilla Edet, Trollhättan och Vänersborg, vilket bland annat innebär anläggning av en ny slussled genom Trollhättan. År 2023 höll Trafikverket ett lokaliseringssamråd, där Miljöpartiet de gröna i Trollhättan yttrade sig 2023-11-15. Trafikverket har gått vidare till avgränsningssamråd och lämnade underlag den 2025-02-10. Miljöpartiet ser att lämnade synpunkter i förra samrådet inte har omhändertagits i den fortsatta analysen, och att de därför kvarstår. Miljöpartiets synpunkter på aktuellt underlag redovisas nedan.

Avgränsningar och alternativ

Miljöpartiet anser att den samlade miljökonsekvensanalysen ska omfatta hela projektet för ersättande av slussar i Trollhätte kanal, inklusive arbeten i Lilla Edet och Vänersborg. Detta för att ge en helhetsbild av projektets miljöpåverkan, och för

att kunna bedöma kumulativa effekter och eventuella korsberoenden mellan olika aspekter av projektet. Här måste det ingå alla planerade arbeten i relation till projektet, som till exempel nya broar och vägar, tillfällig hamn, erosionsskydd, upplag av bergmassor samt nödvändig muddring i älven. Uppdelningen av tillståndprocessen för olika åtgärder riskerar att försvåra en fullgod bedömning av projektets påverkan och konsekvenser. Även åtgärder som behövs för att kunna trafikera kanalen med större fartyg enligt de nya slussarnas mått måste inkluderas i analysen av miljöeffekter, även om dessa åtgärder inte direkt omfattas av aktuellt projekt.

Samtliga undersökta alternativ behöver presenteras tydligt med utgångspunkt i projektets syfte att bevara Vänersjöfarten, inklusive alla överväganden, motiveringar och skälen till de val som har gjorts, och eventuella bortvalda alternativ, inklusive konsekvenser med hänsyn till miljöeffekter. Här vill Miljöpartiet särskilt peka på projektets val att anlägga större slussar, och de konsekvenser detta medför när det gäller förutsättningar för alternativa lösningar.

För analys av eventuella kompensationsåtgärder vill Miljöpartiet särskilt understryka vikten av skadelindringshierarkin, det vill säga att man i första hand bör undvika skada eller negativa effekter på miljön. Detta måste även kunna innefatta nödvändiga omvärderingar av kommersiella eller nationella beslut.

Trafikverkets svar: *Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att omfatta de planerade åtgärderna i Trollhättan. Ansökningar för de planerade åtgärderna i Lilla Edet och Vänersborg kommer att lämnas in separat. Kumulativa effekter av hela projektets genomförande kommer att redovisas översiktligt i den mån de uppkommer. Slussarna i sig blir dimensionerade för att kunna ta emot större fartyg, men det är inte möjligt att trafikera farleden med större fartyg än idag utan att man också genomför åtgärder i andra delar av älven. Projektet i sig medför således inte någon utökning av fartygstrafiken eller större fartygsstorlekar. Konsekvenserna av en eventuell framtida utökning av fartygstrafiken och större fartygsstorlekar kommer därför inte att behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen.*

Sakkunskap, opartiskhet och risker

Miljökonsekvensbeskrivningen ska redovisa hur Trafikverket har uppfyllt kravet på sakkunskap. Detta bör rimligen avse inte bara aktuella undersökningar, utan även tidigare analyser när de så används som stöd kring val och avväganden. Särskilt vikt måste läggas vid att klarlägga opartiskhet av de företag och experter som har bistått i analyserna.

Med hänsyn till Göta älvdalens geologiska beskaffenhet, projektets komplexitet och slussarnas livslängd behöver särskild vikt läggas vid analys av naturliga och tekniska risker och eventuella osäkerheter i antaganden och beräkningar, både

gentemot projektet, och gentemot projektets påverkan på omgivningen, till exempel risker för byggnader i närheten av bygget. Här noteras särskilt vikten av att redovisa riskanalyserna med avseende på metod, expertis och kriterier.

Trafikverkets svar: *Kravet på sakkunskap kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Omfattande utredningar har utförts inom ramen för projekteringen i projektet. Resultat av utredningarna kommer att presenteras.*

Klimatpåverkan

Analyserna måste rikta särskilt fokus på att identifiera, bedöma och beskriva klimatpåverkan av projektet, inklusive eventuell skada på befintliga kolsänkor. Detta måste även innefatta såväl byggnationsskedet, så som driften under slussarnas förväntade livslängd. Detta bör då rimligen även inkludera de utsläpp som den ökade fartygstrafiken medför. Projektet måste även utreda klimatrelaterade risker och identifiera, bedöma och beskriva projektets utsatthet för klimatförändringar. Klimatscenario måste väljas utifrån projektets perspektiv och byggets förväntade livslängd på över 120 år.

Trafikverkets svar: *Projektets klimatpåverkan kommer att redovisas. Men då byggnationen av de nya slussarna primärt syftar till att upprätthålla den befintliga fartygstrafiken, kommer inte konsekvenser av en utökad fartygstrafik att redovisas. Risker ur klimatsynpunkt kommer att inkluderas.*

Natur och invånarna

Miljöpartiet konstaterar att projektet medför omfattande ingrepp i höga naturvärden och en påtaglig störning av värdefulla områden för kultur, friluftsliv och turism. Den nya slussen kommer att förstöra den ännu orörda karaktären av Älvrummets centrala kanjon. Den östra släntens kantzon kommer att delas itu. Anläggandet av en tillfällig hamn och olika erosionsskydd gör att andra delar av kantzonerna delvis förstörs. Slussbygget och breddning av bergskanalen gör att viktiga bestånd av gammal och stadsnära skog försvinner.

Byggskeendenas inverkan på Trollhättans stad och dess invånare i form av buller, damm, vibrationer, byggtrafik, massahantering och avstängningar har ännu inte presenterats på ett fullgott sätt. Detta gäller särskilt sprängningarna, och den omfattande lastbilstrafiken mellan bygget och upplägget i Lextorp. Dessa brister i underlaget kan påverka samrådets opartiskhet när det gäller omgivningens synpunkter, och det kan också försvåra identifiering av alternativ eller nödvändiga skyddsåtgärder. Det bör göras ansträngningar att framställa de nya slussarna så realistiskt som möjligt, till exempel när det gäller betongkonstruktioners gråa kulör, begränsning av fotpassager, säkerhetsanordningar och staket. Det bör även framgå segelfri höjd på den nya Västergärdetsbron, och med det eventuella hinder för museifartyg och segelbåtar att angöra Åkerssjö.

Trafikverkets svar: *Projektets utredda miljöpåverkan i alla relevanta aspekter kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Konsekvenser av den nya Västergärdetbron kommer att redovisas den detaljplan för den nya bron som är under framtagande. Bron kommer att vara öppningsbar och innebär inga hinder för museifartyg och segelbåtar att angöra Åkerssjö.*

4.4.9 Naturskyddsföreningen Norra Älvsborg

Naturskyddsföreningen Norra Älvsborg inkom med ett yttrande den 2025-03-12. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 134. De synpunkter som framförs i yttrandet redovisas nedan.

Styrelsen för Naturskyddsföreningen Norra Älvsborgs Länsförbund (NF Norra Älvsborgs Lfb) lämnar följande synpunkter och reflektioner angående planerad ny slussled i Trollhättan. Samrådet nu avser Trollhättan medan hela slussinvesteringen också involverar nya slussar i Vänersborg och Lilla Edet. Nästan samtliga kommuner inom NF Norra Älvsborgs Lfb berörs på något sätt av en väl fungerande "Vänertrafik". Men stora infrastrukturprojekt bör göras med största varsamhet och bevarande av natur och värdefullt kulturarv. Störst ingrepp i natur- och kulturarv planeras i Trollhättan, vilket denna skrivning därför endast berör.

Upphävande av Naturreservat

Enligt 7 kapitel 7 § i miljöbalken kan länsstyrelse eller kommun helt eller delvis upphäva ett beslut om att förklara ett område som naturreservat om det finns synnerliga skäl. Synnerliga skäl kan vara att reservatet inte längre har kvar och rimligen inte kan återfå de värden som det avsågs skydda.

I förarbetena till miljöbalken (prop.1997/98:45, del 2 s. 75) anges bland annat att avsikten med ett beslut om inrättande av naturreservat ska skapa ett definitivt skydd. Endast undantagsvis ska avsteg från skyddet kunna göras. Normalt ska undantag inte tillåtas för exploateringsföretag.

I den nu föreliggande planen för Trollhättan, kallat det Norra alternativet som Trafikverket förordar, samråder om och söker tillstånd för, förutsätts ett upphävande av naturreservat. Frågan är då om så kallade "synnerliga skäl" föreligger? För det så kallade Södra alternativet gäller samma sak – upphävande av ett naturreservat. Det tredje alternativet som diskuterats är en nybyggnation/restaurering genom befintlig slussled. Alternativ som Trafikverket av olika skäl förkastat men som är det alternativ vi bedömer har minst åverkan på värdefull natur och kulturarv.

Natur och kulturvärden i det planerade området

"Naturcentrum AB har på uppdrag av WSP Sverige AB för Trafikverkets räkning genomfört en naturvärdesinventering utmed Trollhätte kanal och delar av

älvstranden vid Göta älv i Trollhättans kommun. Inventeringen utgör underlag för fortsatt planarbete kring de nya slussarna i Trollhättan. Inventeringen påbörjades 2021, utvidgades 2023 och slutfördes 2024.” Naturvärdesinventering för nya slussar i Göta Älv, Trollhättan.

Inventeringen och rapporten är väl genomförd, vad vi har möjlighet att bedöma. Det som inte ingått i uppdraget är inventering och bedömning av påverkan på den akvatiska miljön.

Man bedömer olika biotopområden i tre klasser: Högsta naturvärdesklass 1, högt naturvärde – naturvärdesklass 2 och påtagligt naturvärde – naturvärdesklass 3.

Identifierade arter i kategorierna: CR, EN, VU och NT är rödlistade, S är signalart, T är en typisk art samt EU § som avser fridlyst i artskyddsförordningen.

I denna skrivning kommer vi endast att beröra de arter som vid inventeringen identifierats i de områden/naturreservat som direkt berör det ”Norra alternativet” och som TRV nu söker miljöprovning för. Redovisade i Naturcentrum AB:s rapport som Objekt 9, 10 och 11.

Rödlistade arter: (CR, EN, VU och NT) Skogsalm, Ask, Spillkråka, Mindre Hackspett, Nordfladdermus, Sydfladdermus, Gransotsdyna, Tusengömming, Svartöra och *Hypoxylon petrinae* (svenskt namn saknas)

Fridlysta arter: (§) Större brunfladdermus, Vanlig padda, Grönvit nattviol

Arter med signalvärde: (S) Brandticka, Trådticka, Stor revmossa

Typiska arter: (T) Kransmossa, Svavelticka m fl....

Flera här inte nämnda men identifierade rödlistade arter är knutna till träd och död ved i det aktuella området. Andra såväl fridlysta som vanliga djur som till exempel däggdjur, fåglar, och fiskar rör sig i och över hela älvmiljön och är beroende av varandra och växtligheten i ett ekologiskt system.

Delar av området är skyddat som naturreservat, strandskyddat och av riksintresse för naturvård och friluftsliv. Att spränga ny slussled genom ett berg är ett enormt stort ingrepp i naturen och miljön. Området som direkt berörs är klassificerat med högt och påtagligt naturvärde. Byggnation, som beräknas pågå under ca fem års tid med sprängningar och transporter av schaktmassor, kommer att negativt påverka natur, djurliv och människor i ett långt större område än den del där nya slussleden planeras att byggas. Minst åverkan på oersättlig miljö är en nybyggnation/restaurering genom befintlig slussled.

Trafikverkets svar: *Projektet ingår i den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022-2033. Behovet och kostnaden för projektet har utretts inom ramen för denna. Alternativet att bygga nya slussar i befintligt läge*

*har uteslutits framför allt med anledning av stor påverkan för sjöfarten.
Befintliga slussar bedöms kunna användas fram till dess att de nya kan tas i bruk.*

Påverkan och konsekvenser på naturmiljö kommer bedömas för alla identifierade påverkansfaktorer, inklusive bullerpåverkan under byggtid.

4.4.10 Vattenfall Vattenkraft AB

Vattenfall Vattenkraft AB inkom med ett yttrande den 2025-03-19. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 139. De synpunkter som framförs i yttrandet redovisas nedan. Yttrandet bifogas även som Bilaga 14.

Vattenfalls övergripande synpunkter på projektet

Vattenfall ser sammanfattningsvis att det planerade Projektet kommer att påverka Vattenfalls verksamhet och att graden av påverkan är delvis beroende av åtgärdernas utformning och planering.

Projektets påverkan på Vattenfalls verksamhet och fastigheter måste närmare beaktas, bedömas och beskrivas inom ramen för kommande ansökan.

Vattenfall emotser en fortsatt dialog om hur den negativa påverkan på bolagets verksamhet kan minimeras och kommer att så långt som möjligt bistå med sådan information om Vattenfalls verksamhet som kan behövas för Projektets fortsatta planering och konsekvensbedömning.

Vattenfalls synpunkter till respektive avsnitt i samrådsunderlaget

Avgränsningar i sak

Vattenfall noterar att Projektet bedömer att den nya slussen ”i dagsläget” inte kommer innebära någon förändring av vattenregleringen. Vattenfall förstår inte vad samrådsunderlaget avser med denna korta formulering och förväntar sig att Projektet förtydligar.

Vattenfall efterfrågar också en ingående analys som beskriver att den nya slussen och Projektet inte kommer att medföra någon inskränkning till kraftproduktionens regleringsförutsättningar i Göta älv och Vänern.

Vattenfall vill också erinra om att vattendomen för Vänern och Göta älvs reglering stipulerar om tvångstappning, vilket innebär återkommande flöden om 900m³/s-1000m³/s i älven som inte kan frångås. Vattenfall förutsätter därför att all sjötrafik kan hantera och navigera in och ut ifrån slussen vid dessa flöden, dessa förutsättningar behöver också synnerligen beaktas inför och under byggskedet av slussanläggningen.

Trafikverkets svar: *De nya slussarna kommer inte att medföra att regleringen av Göta älv behöver ändras. En utförlig utredning av projektets påverkan på de hydrologiska förutsättningarna och påverkan för kraftproduktionen kommer också att utföras. Resultaten kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.*

Parallella processer

Det framgår inte i samrådsunderlaget att det är Vattenfall som äger mesta delen av de fastigheter och områden där projektet nu planerar att förlägga den nya slussen. Vattenfall har tidigare påtalat att den nya slussens lokalisering kommer medföra stora risker för Vattenfalls verksamhet, både under slussens byggskede och dess framtida drift. Projektet har ännu inte redogjort för hur förutsättningar till exempelvis kraftproduktion, dammsäkerhet och beredskap kan garanteras.

Vattenfall noterar att Projektet/Trollhättans stad har initierat detaljplaneprocesser i "Fall- och slussområdet". Vattenfall har ännu inte medverkat i någon närmare dialog avseende eventuella nya detaljplaner och vill därför erinra om att Vattenfalls verksamhet i området är komplex, och befärar att separata detaljplaneprocesser inte fångar upp helhetsperspektivet för vattenkraftens verksamhet i området. Vattenfall ska därför ingå i den närmare samrådskretsen.

Vattenfall erinrar också om att verksamheten är lokaliserad till en ö med begränsat utrymme och att bolaget har mycket stort behov av att behålla nuvarande verksamhetsytor, etableringsytor och erforderlig infrastruktur.

Trafikverkets svar: *Synpunkterna noteras i arbetet med ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen, men även i detaljprojektering och planering av de kommande arbeten. Genomförande av projektet avses ske i nära dialog med Vattenfall. Vattenfall förutsätts inkluderas i samtliga detaljplaneprocesser där Vattenfall berörs.*

Bergkanalen

Vad gäller bergkanalen vill Vattenfall erinra om att skiljemurarna är över 100 år gamla och att dessa bör utredas närmare av Projektet. Vattenfall, som delägare till skiljemurarna, förväntar sig en skriftlig rapportredogörelse över status och Projektets påverkan på skiljemurarna.

I bergkanalen är Vattenfalls vridbro (Nohabs vridbro) lokaliserad. Denna vridbro är en förutsättning för de tunga transporterna till kraftproduktionsverksamheten. Om Projektet avser att bygga bort dess funktion skall denna funktion ersättas och garanteras, både under Projektets byggskede och drift.

Trafikverkets svar: *En beskrivning över skiljeväggarnas status och projektets påverkan på skiljeväggarna kommer att tas fram. Denna kommer att utgöra ett underlag i det fortsatta arbetet.*

Vridbrons funktion kommer att ersättas med en ny bro längre söderut (Västergärdetbron), som ska vara tillgänglig under både bygg- och driftskede.

Riksintressen

Kraftproduktionen i Trollhättan är en samhällsviktig verksamhet ur flera perspektiv vilket Vattenfall anser ska beaktas, rimligen i detta avsnitt.

Trafikverkets svar: *Anläggningarna är inte utpekade riksintressen för kraftproduktion. Kraftproduktionens samhällsnytta kommer att beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen.*

Vattenkraftstationer och vattenreglering

Vattenfall vill erinra om att det ytterst är vattendomarna som ger ramarna för hur kraftverken får köras. Hur kraftverken historiskt tillämpat körningen, innebär inte att samhällets framtida behov och efterfrågan på vattenkraftproduktion kommer se ut samma sätt.

Trafikverkets svar: *Uppgiften noteras.*

Muddring

Vattenfall noterar att Projektet planerar för muddringsarbeten i älven. Vattenfall befarar att dessa muddringsarbeten förutsätter begränsningar till flödena i älven, vilket skulle innebära en direkt inskränkning till flexibiliteten för kraftproduktionen. Vattenfall vill även här erinra om Vänerndomens villkor om tvångstappning till flöden med 900 m³/s – 1000 m³/s.

Vattenfall förutsätter att Projektet återkommer för närmare samråd vad gäller muddringsarbetena.

Trafikverkets svar: *De planerade muddringsarbetena behöver utföras vid låga flöden och avses att utföras vid lämplig tidpunkt i samråd med Vattenfall.*

Anläggande av erosionsskydd

Vattenfall noterar i Figur 23 att det planeras för nytt erosionsskydd nedströms Åkersvass vid Skälsbo-sidan. Vattenfall förutsätter att detta erosionsskydd utformas på så vis att det inte medför fallförluster för kraftverken.

Trafikverkets svar: *Hydrologisk påverkan av de erosionsskydd som avses att anläggas kommer att utredas. Vid behov kan utformningen av erosionsskydden*

anpassas för att den hydrologiska påverkan ska bli mindre. Påverkan för vattenkraften utreds och kommer att redovisas.

Åtgärder i intagskanal till Nohabs försöksstation

Vattenfall har i intagskanalen ett vattenuttag till fiskodlingsanläggning vars funktion måste säkerställas.

Trafikverkets svar: *Uppgifterna noteras inför det fortsatta arbetet. Hur vattenuttaget till fiskodlingsanläggningen kommer att lösas är ännu inte bestämt, men olika tekniska lösningar utreds. Fiskodlingen kommer fortsatt ha tillgång till vatten.*

Anläggande av väntelägen

Det är fortfarande oklart för Vattenfall hur Projektet avser att utforma och förlägga ledverk och vågbrytare vid nedströmssidan av slussen. Vattenfall bedömer att utformningen av dessa vattenanläggningar kan medföra förträngningar och dämmande effekter för kraftproduktionen.

Trafikverkets svar: *De planerade ledverken och vågbrytarnas utformning och påverkan utreds och kommer redovisas i ansökan.*

Anslutning isutskov/bräddavlopp till Göta älv

Vattenfall ser en risk med att isen från isutskovet kan bilda isfördämningar vid nedströmsliggande ledverk och vågbrytare (enligt synpunkt till avsnitt 5.1.6), beroende på hur dessa anordningar konstrueras.

Trafikverkets svar: *Synpunkten noteras i det fortsatta arbetet med detaljutformningen av anläggningarna.*

Vågbrytare

Vattenfall noterar att det inte finns någon närmare redovisning till denna vågbrytares konstruktion eller utformning, det är väldigt viktigt att denna vågbrytare konstrueras utifrån att den inte ska medföra några som helst begränsningar eller fallförluster för kraftproduktionen.

Trafikverkets svar: *De planerade ledverken och vågbrytarnas utformning och påverkan utreds och kommer redovisas i ansökan.*

Anläggande av tillfällig hamn

Fartygen som angör hamnen måste kunna lägga till och avlöpa utan begränsningar av flödet i älven.

Trafikverkets svar: *Synpunkten noteras.*

Vattenkraft

Vattenfall konstaterar att de volymmässigt större slussarna kommer att medföra en negativ påverkan för kraftproduktionen. Den utökade vattenvolymen som släpps vid varje slussning är vatten som annars hade nyttjats för kraftproduktion.

Vattenfalls sammantagna bedömning utifrån informationen i samrådsunderlaget är att Projektet uppfattar det som att den nya slussen inte kommer att medföra negativ påverkan för vattenkraftverksamheten.

Vattenfall vill därför erinra om att Bolaget snarare ser påtagliga risker och negativa konsekvenser med de inskränkningar som Projektet medför, både vad avser Vattenfalls kraftproduktion och verksamhet.

För att exemplifiera kan nämnas följande risker:

- Inskränkning av etablerings- och förrådsytor
- Dammsäkerhetsaspekter
- Beredskap, logistik och infrastruktur
- Vibrationer under byggskede
- Begränsningar och inskränkningar till kraftproduktion och reglering/optimering.

Det ska också förtydligas att Projektets eventuella flödes- och regleringsbegränsningar i Trollhättan kan medföra begränsningar för regleringen av Väneren.

Vattenfall förutsätter en fortsatt nära dialog med Projektet.

Trafikverkets svar: *Vattenfalls synpunkter kommer att noteras och beaktas både i arbetet med att ta fram ansökan och miljökonsekvensbeskrivning, men även inför detaljprojektering och planering av de kommande arbetena. Genomförandet av projektet avses ske i nära samverkan med Vattenfall.*

Vibrationer under byggskedet kommer att kontrolleras. Inför byggstart kommer en besiktning av byggnader och anläggningar att genomföras. Vibrationsmätare kommer att installeras på lämpliga platser för att kunna övervaka påverkan.

De nya slussarnas konsekvenser vad gäller påverkan på kraftproduktionen utreds. Farledsverksamhetens rättigheter gentemot vattenkraftens rättigheter utreds juridiskt.

Breddning av Bergkanalen

Vattenfall noterar i andra stycket att Nohabs svängbro avses bevaras i sitt läge i Bergkanalen. Vilket Vattenfall inte motsätter sig, förutsatt att allt framtida ansvar tas över av annan part.

Trafikverkets svar: *Nohabs svängbro har konstaterats ha ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde. Förhandling och utredning beträffande svängbrons bevarande pågår.*

Nya slussleden

Vattenfall konstaterar att den nya slussen kommer att konstrueras med betongväggar som vetter mot Olidans kraftverk. Dessa betongväggar är att betrakta som en ny dammkonstruktion med tillhörande dammsäkerhetsaspekter som Projektet måste beakta.

Trafikverkets svar: *Synpunkten noteras. Sökanden är medveten om att de nya betongväggarna utgör en ny dammkonstruktion med allt ansvar som detta innebär.*

Bro över slussleden

Det är helt avgörande för Vattenfalls verksamhet att denna bro, med tillhörande vägar, dimensioneras för verksamhetens erforderliga tunga och långa transportekipage.

Utifrån Vattenfalls noteringar från lokalmedia med återkommande driftutmaningar med andra broar över Göta älv, befarar Vattenfall att även denna bro kan innebära en risk för infrastrukturstörningar och beredskap.

Trafikverkets svar: *Bron över slussleden och anslutande vägar dimensioneras för att tillgodose Vattenfalls specialtransporter, med utförande enligt gällande krav ur drift- och säkerhetsperspektiv. Svängbron vid Nohab kan vid behov användas parallellt med den nya bron under en period.*

Västergärdetbron

Vattenfall erinrar om att denna bro med tillhörande vägar är förlagd på Vattenfalls fastighet och etableringsytor. Vattenfall vill därför också erinra om att detta område är viktigt för verksamheten.

Det är helt avgörande för Vattenfalls verksamhet att denna bro, med tillhörande vägar, dimensioneras för verksamhetens erforderliga tunga och långa transportekipage.

Utifrån Vattenfalls noteringar från lokalmedia med återkommande driftutmaningar med andra broar över Göta älv, befarar Vattenfall att även denna bro kan innebära en risk för infrastrukturstörningar och beredskap.

Trafikverkets svar: *Västergärdetbron och anslutande vägar dimensioneras för att tillgodose Vattenfalls specialtransporter, med utförande enligt gällande krav ur drift- och säkerhetsperspektiv. Svängbron vid Nohab kan vid behov användas parallellt med den nya bron under en period.*

Dammsäkerhet

Vattenfall bedömer att den nya slussen kommer konstrueras med dammkonstruktioner som vetter mot Olidans kraftverk. Vattenfall bedömer därför att följderna av ett framtida dammbrott skulle innebära andra konsekvenser jämfört med nuvarande sluss som har en annan lokalisering.

Trafikverkets svar: *En konsekvensutredning kommer att utföras efter att den nya anläggningen har färdigställts.*

Vibrationer

Vattenfall erinrar om att verksamhetens alla byggnader, anläggningar och installationer skall analyseras och följas upp.

Trafikverkets svar: *Alla byggnader som ligger inom beräknat påverkansområde ingår i inventeringen. Kontroller av byggnader och utrustning ska följas enligt riskanalys. Påverkan genom vibrationer kommer att övervakas inom ramen för kontrollprogram.*

Breddning av Bergkanalen

Vattenfall noterar att Vridbron avses att bevaras i Bergkanalen. Vattenfall förutsätter att Projektet redovisar en plan för framtida ansvar och förvaltning.

Trafikverkets svar: *Förhandling och utredning beträffande svängbrons bevarande pågår.*

Risk och säkerhet

Vattenfall erinrar om att insatsmöjlighet och räddningsväg även ska garanteras för Vattenfalls verksamhet.

Trafikverkets svar: *Insatsmöjlighet och räddningsväg för Vattenfalls verksamhet kommer att säkerställas.*

Nya permanenta vägar

Vattenfall noterar att flera av vägarna är förlagda på Vattenfalls fastigheter. En av de nya vägarna inskränker Vattenfalls möjligheter att nyttja viktiga förråds- och etableringsytor vid Västergärdet.

Trafikverkets svar: *Trafikverket avser ha fortsatt dialog och förhandlingar beträffande de nya vägar som behöver anläggas på Vattenfalls mark.*

Stabilitetshöjande åtgärder

Vattenfall ställer sig frågan hur tillfartsvägen till Olidan ska garanteras tillgänglighet vid utförandet av stabilitetshöjandeåtgärder till vägen?

Trafikverkets svar: *De stabilitetshöjande åtgärderna för den nya Olidevägen innefattar enbart lättfyllnadsmaterial i den planerade nya vägbanken som endast innebär marginellt ökad byggtid jämfört med en vanlig vägbank.*

Tillgängligheten kommer att säkerställas med tillfälliga vägar under byggtiden.

Tillfälliga vägar

Vattenfall erinrar om verksamhetens krav på ständig tillgänglighet till både kraftverken och förrådslokaler. Både för Vattenfall och för räddningstjänst.

Trafikverkets svar: *Vattenfalls tillgänglighet till kraftverk och förrådslokaler kommer inte att inskränkas.*

Farligt gods

Vattenfall noterar att det planeras ett vänteläge för fartyg med farligt gods i närheten till Vattenfalls verksamhet vid Verkstadsgården. Vattenfall förväntar sig av Projektet en genomförd riskanalys kopplat till denna aspekt.

Trafikverkets svar: *En riskanalys för farligt gods kommer att genomföras. Dock omfattas inte vänteläget explicit, utan det är trafikeringen med farligt gods generellt som analyseras.*

4.4.11 Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB inkom med ett yttrande den 2025-03-21. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 144. De synpunkter som framförs i yttrandet redovisas nedan.

Flertalet av Vattenfall Eldistribution ABs lokalnäts elnätansläggningar kommer att påverkas och det kommer krävas ledningsflyttar. Det är en pågående dialog mellan Vattenfall Eldistribution AB och WSP (konsult åt Trafikverket) om ledningsflyttar samt rasering av befintliga nätstationer och ny placering av nya nätstationer.

Det är svårt att se exakt hur Vattenfall Eldistribution ABs regionnätluftledningar och station kommer att påverkas av exempelvis muddring i farleden. Därför måste Trafikverket påbörja en dialog med Vattenfall Eldistribution AB i denna fråga. Om åtgärderna kommer att kräva flytt av regionnätets elnätanläggningar vill Vattenfall Eldistribution AB informera om att dessa ledningar och anläggningar är linjekoncessionspliktiga och om det blir aktuellt att flytta dessa anläggningar behöver ny koncession sökas vilket är en tidskrävande och kostsam process.

Ombyggnation/flytt bekostas av den som initierat ärendet men utförs av Vattenfall Eldistribution AB.

Vattenfall Eldistribution ABs riktlinjer anger:

Säkerhetsområde invid luftledning (regionnät)

Luftledning med spänningsnivå över 55 kV har ett säkerhetsområde om 6 meter horisontellt avstånd och 4 meter vertikalt avstånd från luftledningens faser. Inom säkerhetsområdet får under inga omständigheter maskiner, människor, redskap eller dylikt komma in.

Schaktning / grävning invid luftledning (regionnät)

Man får inte ändra marknivå eller vidta annan åtgärd, till exempel schaktning som kan medföra fara för ledningen eller medföra att ledningen kan vålla skada på person eller egendom.

Schaktning/Grävning i ledningsrätts-/servitutsområde får inte ske utan ledningsägarens i god tid inhämtade medgivande.

Säkerhetsbestämmelser vid schaktning/grävning invid luftledning enligt följande:

- Schaktning får inte ske inom ett avstånd av 10 meter från stolpar, stag och fundament i mark.

- Schaktning under en luftledning får inte göras utan att det fastställts hur eventuella marklinor går så att dessa inte skadas samt att det klargörs vilka säkerhetsavstånd som gäller invid den aktuella luftledningen i samråd med Vattenfalls representant.

- Vid arbete i närheten av en ledning gäller ESA Entreprenör - ESA-E, varvid entreprenör skall inneha intyg avseende angiven ESA-utbildning

Om Vattenfall Eldistribution ABs luftledning skadas vid grävarbete är den som utför grävarbetet (entreprenören eller entreprenörens uppdragsgivare) skyldig att ersätta Vattenfall Eldistribution AB för de kostnader som uppstår i samband med reparation av skadan. Även kostnader som tredje man drabbats av på grund av att markkabel eller luftledning skadas kan bli aktuella.

Övrigt invid luftledning (regionnät)

Vid brukande av mobilkran/byggkran/grävmaskin invid luftledning skall denna vara placerad på minst det avstånd från luftledningen så att kranens aktionsradie inte kommer innanför luftledningens säkerhetsområde.

Vid arbete i närheten av en ledning gäller ESA Entreprenör - ESA-E, varvid entreprenör skall inneha intyg avseende angiven ESA-utbildning.

Schaktning / grävning invid markkabel (lokalnät)

Säkerhetsbestämmelser vid schaktning/grävning invid markkabel enligt följande:

- Schaktning/ grävning vid förändring av markens nyttjande får inte ske inom 1 meter från markkabeln, arbetet får inte medföra en risk för skada på Vattenfall Eldistributions markkabel.
- Allt arbete skall utföras enligt EBR-anvisningar i aktuell EBR-publikation avseende förläggning av markkabel.
- Vid arbete närmare än 2 meter till markkablarna ska entreprenör inneha intyg avseende ESA-utbildning, ESA instruerad person.
- Innan schaktning eller grävarbete påbörjas skall Vattenfall Eldistribution AB kontaktas avseende kabelanvisning. Detta skall ske minst fem arbetsdagar innan arbetena påbörjas.
- Då markkablarna frilagts skall föreskriftsenlig täckning och markering av markkablarna göras vid återfyllning. Detta för att undvika framtida kabelskador på grund av exempelvis sättning i marken.

Om Vattenfall Eldistribution ABs nätstation, markkabel eller luftledning skadas vid grävarbete är den som utför grävarbetet (entreprenören eller entreprenörens uppdragsgivare) skyldig att ersätta Vattenfall Eldistribution AB för de kostnader som uppstår i samband med reparation av skadan. Även kostnader som tredje man drabbats av på grund av att markkabel eller luftledning skadas kan bli aktuella.

Trafikverkets svar: *Yttrande noteras och kommer att beaktas vid detaljprojekteringen och planering. Alla åtgärder där Vattenfalls ledningsnät och anläggningar berörs kommer att utföras i samråd med Vattenfall Eldistribution AB.*

4.5 Enskilda som kan bli särskilt berörda

Skriftligt samråd genomfördes genom att ett informationsbrev (Bilaga 3) skickades ut till samtliga berörda fastighetsägare. Boende och fastighetsägare i närområdet ansågs vara berörda av de planerade arbetena; antingen direkt genom att till exempel mark tas i anspråk, byggbuller eller grundvattensänkning, eller indirekt genom till exempel byggtrafik eller omledning av cykel- och promenadstråk.

Mellan den 25 februari och 3 mars höll Trafikverket enskilda möten med samtliga berörda fastighetsägare inom området Västergärdet i anslutning till den nya slussleden. Samtliga fastighetsägare inom området informerades om projektet och gavs möjlighet att ställa frågor.

Samråd genomfördes med allmänheten genom annonser i tidning, digital annonsering mellan 10–25 februari och öppet hus den 24 februari 2025, se avsnitt 3.2. Nedan följer yttranden som inkommit från berörda enskilda som lämnat synpunkter, samt projektets svar.

4.5.1 Fastighetsägare 1

Ägaren till fastigheten har inkommit med 63 separata yttranden som togs emot av Trafikverket 2025-03-01 och 2025-03-02. Yttrandena finns diariet förda hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handlingarna 25-68 samt 70-89. Yttrandena redovisas nedan.

Visionsbilder på slussinfosida/i handling. Hur kan det komma sig att trots att vi tydligt och sakligt i förra samrådet tog upp att byggnader och vägar saknas på de nya framtagna åskådliggörande bilderna, så att det är exakt samma fel/vilseledning på de nya? TRV upprepar igen att inte ta med bilder på hur nära vårt hus ligger slussleden och att det kommer vara mycket öppet utan träd in mot vårt hus från leden. Vi kräver att detta rättas då bilderna är avsiktligt vilseledande. Vi har bilagt en bilaga till denna punkt och där har jag tydligt visat att; Det saknas befintlig väg, vårt hus är i princip bortretuscherat, att det inte framgår att slussområdet ansluter direkt mot vår trädgård samt att det är tillagt träd (som inte finns) i bilden direkt vid vårt husområde.

Video på TRV slussinfosida. I videon åker man genom slussarna norrut i slussleden, och då syns inget av kringliggande byggnader (hus). Filmen är därmed inte objektiv då den förvanska upplevelsen av hur nära ny slussled är till Västergårdets husområde. Vi kräver därför att den kompletteras med en video där man åker norrifrån ner i slussen, med samma sido-perspektiv så att en läsare/tittare förstår hur nära leden är vårt hus och resten av kulturminnet Västergärdet.

Trafikverkets svar: *De visualiseringar som tagits fram har gjorts med en digital 3D-modell som utgår från foton. De är avsedda att ge en ungefärlig och översiktlig illustration av hur det färdiga resultatet kan se ut, men är inte avsedda att ge en exakt rekonstruktion av hur resultatet kommer att bli. Visualiseringarna är inte avsedda att vilseleda.*

Ytterligare visualiseringar och fotomontage kommer att tas fram.

Visionsbilder på TRV slussinfosida /i handling Är verkligen slänterna där rimligt breda med avseende på totala sprängarbeten? Är det inte mer sannolikt att det uppstår berg-släpp och större slänter från naturliga sprickor i berget så att man som planeringsbas ska använda en större slänt? Jag bedömer att det rent arbetstekniskt är ett direkt fel i projekteringen.

Trafikverkets svar: *Modellerade slänter visar teoretisk bergschakt. Blockutfall i slänt och krön kommer att ske i varierande omfattning, detta är dock inget som*

modelleras då man i förväg inte kan förutse exakt plats och omfattning. I projekteringen har olika slänthlutningar använts beroende på släntens orientering i förhållande till förekommande huvudsprickgrupper. Skonsam sprängning av konturer kommer utföras för att få god ystabilitet i slänter för att minska risk för utfall. Förförstärkning kommer användas i områden med strukturer där större utfallsrisk föreligger för att säkra bergskrön.

Finns fortfarande planer på utsiktstorn vid slussleden? Om så är fallet är det ett absolut krav att man inte från detta kan ha insyn i våra trädgårdar eller hus.

Trafikverkets svar: *Inget utsiktstorn planeras. Men någon form av utsiktsplats kommer förmodligen anläggas på lämplig plats i samråd med kommunen.*

Kommer "hängbron" över Göta älv vara öppen och tillgänglig från båda sidor under byggnationstiden?

Trafikverkets svar: *Hängbron kommer att fortsatt vara öppen och påverkas inte av de planerade arbetena.*

I samrådsunderlagen framgår att ett markområde av Västergårdets Samfällighet kommer att behöva lösas in. Hur stort område från VG kommer att lösas in och var exakt är det? Generellt kan vi tycka att det är mycket märkligt att vi först får reda på detta i en samrådshandling och att ingen kontakt tagits med vare sig samfällighet och husägare om detta. I flera fall har ju TRV/Kanalverket tom löst in fastigheter i syfte att de kan komma påverkas av ny dragning.

Trafikverkets svar: *I det fallet inlösen kan bli aktuellt kommer förhandlingar att äga rum enskilt med berörda.*

Hur stora delar av Kanalön kommer egentligen vara öppen för friluftsliv under byggnationstiden och hur kommer säkerheten för de som utför friluftaktiviteter säkras? Idag är det förutom allmänheten generellt flera friskvårdsanläggningar som regelbundet förlägger träningsverksamhet och friluftsverksamhet till just kanalön. För att nämna några: TSOK, Friskis, Arena Älvhögsborg, Runacademy, Active, TIF, Active Öresjö, Team Nordic Trail, Trollhättan City Trail med flera.

Trafikverkets svar: *Alla ytor som inte ligger inom områden markerade med tillfälligt markanspråk kommer att vara tillgängliga under arbetstiden.*

Det kommer att bli en del besökare/turister för att se slussning och vi befärar att Västergärdet kan bli ett område för genomfart (gångare) och/eller en plats för parkering. Hur säkerställer ni från TrV att detta inte sker?

Vid vårt möte med TrV den 25/2 svarade ni att det planeras inga parkeringsplatser kring slussarna. Skulle någon besökare parkera på vägen, vilket är olagligt, kommer de att bli lappade för böter. Vi vill tydligt markera att detta är en högst olämplig lösning. Vi har bott på området i 30 år och har ännu inte sett någon parkeringsvakt

här. Bilar parkerar där det finns utrymme, typ i en kurva eller liknande, och vi behöver inte gå längre än till de entreprenörer TrV har haft i området för att göra borrningar och provtagningar, de har parkerat på exakt detta sätt och tom tidvis spärrat av våra privata infartsvägar.

Trafikverkets svar: *Besökare till området kommer inte kunna hindras. Inga nya parkeringsplatser planeras att anläggas vid slussarna.*

Hur kommer Västergårdets gamla fyllda branddamm att påverkas, den ligger i anslutning till arbetsområdet? Finns det risk för "ras"?

Trafikverkets svar: *Den fyllda branddammen kommer att beaktas i fortsatt projektering så att risk för ras undviks.*

Kommer det finnas vägar kring slussbygget som finns där när det är klart?

Vid vårt möte den 25/2 svarade ni att det både under byggnation och efter färdigt projekt bara kommer att finnas en serviceväg på norra sidan av kanalleden. Alltså inga fler vägar alls på södra sidan av kanalleden?

Trafikverkets svar: *De vägar som planeras att anläggas, tillfälliga och permanenta framgår av underlaget och kommer även att visas i den kommande tekniska beskrivningen till ansökan.*

TrV har vid möten och informationer upprepat att boende i närområdet kommer att bedömas med "likabehandlingsprincipen". Hur kan denna princip vara tillämplig för påverkan på ett område som sker under 13 års tid?

Husen är ju redan sedan projektet startade belastade med en misstanke om påverkan, och nu en konstaterad påverkad genom de planer som ligger och fram till förväntat färdigställande säg 2033. Är det en möjligt att sätta en grupp med husägare som gisslan så lång tid för ett projekt och vart finns en mer i detalj redovisning av lagstiftning och praxis för detta?

Jag har ställt motsvarande frågor redan i det förra samrådet utan att få svar så denna gång förväntar jag mig en skriftlig redogörelse och svar.

På vilket sätt kommer vi under genomförandetiden att kompenseras för tvånget att leva i buller/vibrationer, transporter, allmänna risker att vistas på sin tomt?

Det är ett villaområde och naturreservat vi pratar om, där en stor del av livskvaliteten är just att vistas ute och njuta av naturen och lugnet på tomten/i området. Det är även direkt huvudanledningen till att vi har köpt just denna fastighet.

Ur vår synvinkel går det inte alls att jämföra vår påverkan av projektet, med en vardag i just ett naturområde och naturreservat, med till exempel liknande projekt i stadsmiljö med normalt biltrafik, gatubuller, spårvagnar, järnväg, (där man

företrädesvis bor i lägenhet och vistas mestadels inomhus). Ytterligare en dimension i detta fall är just tidsdimensionen, att skadan för oss husägare är under så lång tid då arbetena håller på i 5 år på i princip samma plats. Bygget är ett fundamentalt ingrepp i livsmiljön och livet för oss som bor närmst.

Vid vårt möte den 25/2 svarade ni (Nathalie) att det visst finns liknande exempel på villor med trädgårdar som legat lika nära ett sprängområde under minst 5 år. Det vill vi att TRV redovisar för oss vilka dessa hus är.

Trafikverkets svar: *Trafikverket kommer att förhandla enskilt med samtliga berörda i de fall ersättning och kompensation kommer att vara aktuellt.*

Berörda hus på Västergärdet har hela tiden diskuterats som en "grupp med hus", ett område med K-märkta hus som man inte får röra. Nu har ni placerat sluss- och kanal-leden så nära området ni bara kan. I och med detta är det ju vissa hus som blir synnerligen mer drabbade än andra, då framför allt vårt hus som ligger absolut närmst.

TRV kan ju inte bara se området som en grupp med hus, utan måste ju också se på husen på individ-nivå. Det är HELT ORIMLIGT för oss att bo så nära slussbygget under fem år med tanke på var vårt hus är placerat.

Vi bor i en villa med trädgård som vi realistiskt sett inte kommer att kunna nyttja under pågående arbeten!!

Det kan ju inte vara så att bara för det är en grupp med hus som är byggnadsminnen, att då inte de värst drabbade husen kan bedömas annorlunda än om det hade varit ett ensamt hus som varit fallet.

Vi har svårt att föreställa oss att det överhuvudtaget finns något bygge TrV gjort där en enskild fastighetsägare blivit drabbad på det sättet. Det kan ju orimligen jämföras med ett vägbygge där det inte tar fem år att bygga en ca 1 km lång vägsträcka.

Vår åsikt med denna punkt att TRV måste ha tänkt direkt fel i denna fråga och om man fortsätter med planerna med norra alternativet och tänkt dragning så måste en del av husen på Västergärdet lösas in som konsekvens. Bara för att ens hus är K-märkt, kan det ju inte betyda att det inte kan lösas in!

Trafikverkets svar: *Trafikverket kommer att kontakta alla särskilt berörda för eventuella förhandlingar gällande kompensation, ersättning, skyddsåtgärder och i sista hand inlösen. Trafikverket har ännu inte tagit ställning till om inlösen av fastigheter kan bli aktuellt. Som regel kan fastigheter lösas in om det visar sig att bullernormer inte kan nås trots skyddsåtgärder och om den planerade exploateringen medför oacceptabla risker.*

Flera av bostäderna på Västergärdet är tvåfamiljshus och har hyresgäster. Alla hyresgäster är redan utan undantag oroliga för projektet och dess påverkan och har redan i vissa fall påtalat att det måste till en rejäl hyresreduktion om man ska bo kvar under projektets genomförande.

På vilket sätt kommer vi att bli kompenserade för minskade hyresinkomster och svårigheten att hyra ut lägenheter/bostäder under byggnationstiden, och den radikalt lägre hyra som man kan få ut i det fallet?

Trafikverkets svar: *Trafikverket kommer att kontakta alla särskilt berörda för eventuella förhandlingar gällande kompensation, ersättning, och skyddsåtgärder där det är aktuellt.*

Handlingarna som TRV skickar in till miljödomstolen som underlag, på vilket sätt kommer vi få ta del av dessa?

Vi måste ju få möjligheten att kontrollera så att TRV har tagit med synpunkterna från samrådet, rättat rena felaktigheter samt förtydligat där det är oklart eller där vi i samrådet fått konkreta förtydligande svar från TRV som är av intresse för en objektiv bedömning.

Trafikverkets svar: *Berörda sakägare kommer att delges ansökan och ges möjlighet att yttra sig. Hela ansökan kommer även att finnas tillgänglig på projektets hemsida.*

2.1 Avgränsningssamrådet, sid 15.

De frågor och synpunkter som vi lämnar, nu vid mötet och på er site, på vilket sätt kommer dessa synpunkter transparent redovisas i miljödomsönsökan? Det är av stor vikt att ingå i TrV:s ögon mindre gällande synpunkter utelämnas så att inte mörkläggning av synpunkter uppstår.

Trafikverkets svar: *Samtliga inkomna synpunkter i samrådet redovisas och bemöts i samrådsredogörelsen som kommer att bifogas ansökan. Protokoll från alla möten med enskilda finns diarieförda hos Trafikverket.*

Vilka bokstavliga arbeten i vårt område ingår i "Huvudentreprenad fas 1"?

Det framgår inte av handlingarna.

Trafikverkets svar: *Arbetena kommer att inledas med att anlägga den nya Västergärdetbron och de tillkommande arbeten som krävs för denna.*

Enskilda byggnadsminnen.

Det står att "Villorna är tjänstebostäder för anställda på Olidans kraftstation". Detta är en felaktighet och ska ändras i samrådshandlingarna. Alla hus är privat ägda och har idag inget med kraftstationen att göra.

Trafikverkets svar: Uppgiften noteras och kommer att ändras i miljökonsekvensbeskrivningen.

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft

Med tanke på den absolut nära placeringen av mittre slussen och de klart större fartygens skorstenar i slusslägena, garanterar TRV att luftkvaliteten runt våra bostäder kommer att uppfylla de uppdaterade EU-direktivet 2024/2881 med gränsvärden (sid,30) som gäller från 2030?

Praktiskt kommer det att innebära att ett fartyg under 2x slussningar (20+20 minuter) står med skorstenen bolmande 50-100 meter från vårt hus. Det kan även innebära, i fallet av två efterföljande båtar slussas, att det dubblerat utsläpp och buller.

Trafikverkets svar: En utredning av fartygstrafikens påverkan på luftkvaliteten i den nya slussleden kommer att genomföras. Även buller från fartygstrafiken kommer att utredas.

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft

Hur kommer uppfyllande av kraven i direktiven att säkerställas, och var kommer mätpunkter att finnas?

Kommer det att ske mätningar både i byggskedet och efter färdigt projekt?

Trafikverkets svar: En utredning av påverkan på luftkvaliteten genom damning och utsläpp i byggskedet har genomförts. En utredning av påverkan på luftkvaliteten från fartygstrafiken i driftskedet kommer att utföras. Kontroller av påverkan på luftkvaliteten under byggskedet kommer att utföras inom ramen för kontrollprogram.

Mätningar och kontroller av luftkvalitet i driftskedet kommer att utföras inom ordinarie miljöövervakning.

Planerad verksamhet

Ni skriver max 2 fartygsanlöp/dygn men samtidigt 5000 ton bergmassor. Genomsnitt max 2500 ton per fartyg. Kan detta verkligen stämma, borde det inte vara c:a 3 fartygsanlöp per dag?

Trafikverkets svar: Uppgiften i samrådsunderlaget är felaktig. Upp till 5000 ton bergmassor totalt per dygn kommer att hanteras, varav 40-60 % går till den tillfälliga hamnen och resterande till på byggvägen på land.

System för uppvärmning och tillhörande figurer

Hur kan TRV garantera att vår energibrunnar inte försämras, förstörs eller att effekten försämras av den storskaliga värmepumpsanläggning som TRV planerar för uppvärmning av slussanläggningen enligt 10.1.14?

Trafikverkets svar: *Geoenergianläggningen kommer att utformas för att inte påverka enskilda energibrunnar i närområdet.*

System för uppvärmning och tillhörande figurer

Så som slusslägena är ritade på figur 32 så innebär det att de nu större fartygens skorsten under slussning nedåt kommer att ligga oskyddat c:a 50 meter från vårt hus.

Hur lång tid står fartygen i slussen?

Detta måste vara helt ny och unik omständighet miljömässigt att ett eller tom flera riktigt stora fartyg samtidigt står med bolmande och dunkande skorsten så nära ett bostadshus, under säg 20-30 minuter. Var anges denna konsekvens i miljöutredningen? Vi kräver att detta framgår.

Det finns ju även gränsvärden för buller nattetid och där tillåts inga förhöjda värden.

Trafikverkets svar: *Den beräknade tiden som ett fartyg behöver för att passera slussleden är ca 30 minuter. Endast ett fartyg åt gången kommer att befinna sig i slussleden. Riktvärden för buller ska innehållas även nattetid.*

Fartygstrafikens påverkan på luftkvaliteten i den nya slussleden kommer att utredas och redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

System för uppvärmning och tillhörande figurer

Hur är det möjligt att man kan ha så kort/liten sidoyta mellan leden och etableringsytan just vi norra ändan av Västergärdet och vårt hus?

Det måste vara något unikt just på denna plats som medger det?

Trafikverkets svar: *Projektet har som målsättning att göra så lite intrång i byggnadsminnen som möjligt. Vägsystem längs sluss och isutskov-bräddavlopp är förlagt på norra sidan vilket gör att utrymmen på södra sidan inte behöver vara lika stort, därav den mindre sidoytan. Ett bergvärmesystem enligt figur 32 under 10.1.4 ligger på ett avstånd så befintliga energibrunnar i området inte påverkas.*

Vägar, logistik och transporter

På vilken väg/vilka vägar kommer alla sprängmassor att transporteras ut samt nytt material för brobyggnationen att fraktas in?

Figur 36 är väldigt schematisk och det framgår inte om det tillkommer fler "småvägar" i området nära våra hus på Västergärdet, norr som söder.

Trafikverkets svar: *Massor och material ska tas ut och in via den tillfälliga byggvägen. Eventuellt kan transporter mot slussområdet behöva ske på befintliga vägar innan den nya Västergärdetbron är klar.*

Vägar, logistik och transporter

Var kommer det att anläggas tillfälliga vägar i Västergärdets närhet?

Trafikverkets svar: *Alla nya tillfälliga vägar som kommer att anläggas kommer att beskrivas utförligare i den tekniska beskrivningen till ansökan.*

Upplag och förkrossning

Kommer det att ske någon form av upplag och förkrossning i byggnationsområdet och i så fall var? Hur långt från Västergärdet?

Trafikverkets svar: *En anläggning för förkrossning i arbetsområdet kommer att placeras i söder mot den tillfälliga hamnen.*

Tillfälliga vägar

Det saknas en översikt över alla tillfälliga vägar som måste till på kanalön för att komma fram med byggmaterial och maskiner till arbetsområdet. Alla transporter ska ju ske via Västergärdetbron och det är ju rimligt att anta att det för ny sträckning behövs väg till båda ändar och kanske även till mitten av sträckningen.

Var kommer dessa att anläggas?

Trafikverkets svar: *Alla nya tillfälliga vägar som kommer att anläggas kommer att beskrivas utförligare i den tekniska beskrivningen till ansökan.*

Logistik och transporter

Ni skriver "Så mycket berg som möjligt" ska transporteras ut båtvägen ser vi. I punkt 6.2 säger ni 40-60%. Vi kan alltså räkna med att 40-60% av alla bergmassor kommer att transporteras ut med lastbil/dumper via Västergärdetbron?

Trafikverkets svar: *Ja.*

10.9.2 Logistik och transporter

Tio transporter i timman under vardagar. Vad är definitionen av "en transport" och vilka arbetstider avses för detta arbete?

Trafikverkets svar: *Med en transport avses en passage med lastbil eller dumper.*

Befintligt vägnät

Hur kommer Västergårdets infartsväg från kraftverksvägen vara tillgänglig under byggnation respektive efter färdigställt projekt? Vår sophämtning (vid garageområdet) går den vägen och sopbilarna kan inte ta kurvan som finns inne på Västergårdets gata. Detsamma gäller för biltrafik vintertid, det går inte att ta den kurvan med personbil utan man måste köra dagens väg om man ska uppför backen.

Trafikverkets svar: *Infart från Olidevägen kommer inte att vara möjlig under byggtiden. Innan den nya bron över slussleden är byggd kommer all trafik att behöva gå över den nya Västergårdetbron. Omledning av trafik och andra åtgärder kommer att ske i samverkan med Trollhättans stad. Sophämtningen kommer att säkerställas.*

Farligt gods

Enlig Länsstyrelsens riskpolicy, som även är gällande för detta projekt, så kommer vårt hus att ligga i riskhanteringsavstånd zon A. I den zonen får inte boende/bostäder finnas.

Hur är det ens möjligt att TRV har förbisett detta i gjord projektering och hur kan man motivera att det inte finns en specifik dialog om detta med berörda?

Bryr inte TRV sig om enskilda individer i ert arbete?

Trafikverkets svar: *Länsstyrelsens riskpolicy avser vägtransporter och gäller inte farleder. Regelverk för sjötrafikleder saknas. I projektet har föreslagits att följa Göteborgs stads vägledning där ett skyddsavstånd om 10 m från kaj eller 20 m från strand till Göta älv tillämpas. Avståndet tillämpades i Trollhättans stads riskhanteringsplan från 2004, men som upphävdes 2024.*

Med hänsyn till de transporter av farligt gods som utförs på kanalen bedöms riskerna vara acceptabla.

Artskydd

Vår uppfattning är att norra alternativet kommer ha mycket stor påverkan på fågellivet och fladdermössen på kanalön. Redan denna höst och vinter har det varit stor påverkan i form av drastiskt färre småfåglar kring husen på Västergårdet och i princip inte en enda fladdermus. Den enda skillnaden från tidigare är de provborrningar som skett med tillhörande arbeten/Schaktning i området. Hur ska det då inte bli under byggnationen samt efter det att kanalön delas upp i två halvor?

Hur tas denna konsekvens med i fortsatt handläggning och hur redovisas det mot Trollhättans Miljökontor?

Trafikverkets svar: *Frågan om påverkan på fridlysta arter, inklusive fågel och fladdermöss, utreds specifikt av artexperter. Utredningen kommer redovisas i en artskyddsutredning. Påverkan och konsekvensen på fridlysta arter redovisas både*

inom ramen för prövning av detaljplanerna och inom ramen för tillstånd för vattenverksamhet. Preliminära resultat visar inte på någon betydande negativ påverkan som står i strid med förbuden i Artskyddsförordningen.

Den nya slussleden

Hur kommer gång- och cykeltrafik kunna ske på kanalön under byggnationstiden?

T:ex hur kan man på ett säkert sätt under dagtid cykla eller gå från alla boenden in till stan? Förklara.

Trafikverkets svar: *Den nya Västergärdetbron ska finnas på plats tidigt och utformas för att rymma både gång-, cykel- och biltrafik. Ny väg för blandtrafik (inte byggtrafik) från bron anläggs med anslutning till Åkersbergsvägen en bit söder om Västergärdet. Passage av Västergärdetbron regleras för att säkerställa säker passage för allmän trafik, skilt från byggtrafiken.*

Västergärdetbron

Kommer denna bro att vara helt färdigställd innan Olidebron börjar rivas?

Trafikverkets svar: *Ja.*

Västergärdetbron

Hur många körfält respektive fält för gång och cykeltrafik kommer att finnas dels under byggtiden och dels i slutligt skede?

Vilka mått kommer dessa körfält att ha under byggtiden respektive i slutligt skede?

Trafikverkets svar: *Västergärdetbron kommer att dimensioneras och utformas för att rymma både gång-, cykel- och biltrafik. Bredden är satt till 9 meter men körfältsindelningen har ännu inte beslutats. Detaljer för Västergärdetbron hanteras i pågående detaljplaneprocess.*

Effekter under byggtiden

Vart kommer etableringar för maskiner och bemanning placeras under byggtiden?

Vi utgår ifrån att dessa placeras så de inte inverkar negativt med avseende på insyn, miljö, störningar och buller samt trafik, för boende på Västergärdet och tillhörande koloniområde.

Trafikverkets svar: *Bodar och uppställningsplatser kommer att placeras på lämpliga ställen inom de områden som markerats med tillfälliga och permanenta markanspråk.*

Risk och säkerhet

Exakt hur nära kommer vårt hus ligga slussen respektive avgränsningen mot slussleden?

Trafikverkets svar: *Frågan kommer att besvaras enskilt.*

Risk och säkerhet

Vilken lagstiftning eller riktlinje utgår TRV ifrån när man säger att det inte kommer att innebära någon förändring för området map risker med transporter av farligt gods?

Trafikverkets svar: *Regelverk för sjötrafikleder saknas. I projektet har föreslagits att följa Göteborgs stads vägledning där ett skyddsavstånd om 10 m från kaj eller 20 m från strand till Göta älv tillämpas. Avståndet tillämpades i Trollhättans stads riskhanteringsplan från 2004, men som upphävdes 2024.*

Helhetsbedömning är att utredningsalternativet inte medför en högre riskpåverkan än nuläget.

Risk och säkerhet

Rent subjektivt, anser inte ni från TRV att slussning av explosiva ämnen 50 meter från bostadshus utan skyddsskärm innebär en förändring i risk för berörda hus och att en sådan lösning är direkt olämplig?

Trafikverkets svar: *50 meter bedöms vara ett tolerabelt avstånd med hänsyn till genomförd riskbedömning.*

Risk och säkerhet

Vilka skyddsanordningar planerar man att anlägga mellan nyanlagd slussdragning och bostadshusen på Västergärdet med avseende på brand/explosionsrisk från båttrafik med explosiva ämnen, i ännu större fartyg?

Trafikverkets svar: *Det har inte utvärderats i riskbedömningen huruvida riskreducerande åtgärder erfordras för befintlig bebyggelse intill de tillkommande slussarna.*

Risk och säkerhet

Ni skriver "Utifrån ett personsäkerhetsperspektiv bedöms den nya placeringen vara likvärdig med den nuvarande", det är väl irrelevant. En nyanläggning av slussleden måste väl bedömas utifrån dagens riktlinjer och lagstiftning? Denna text måste ändras innan det skickas till miljödomstolen!

Trafikverkets svar: *Risker för nuläget ingår i bedömningen men utgår inte enbart från det.*

Buller

Vi utgår ifrån att arbetstiderna på platsen kommer att ske under vardagar, dagtid 07-16.00, stämmer det?

Trafikverkets svar: *För att Naturvårdsverkets riktvärden för buller från byggarbetsplatser ska kunna innehållas kommer arbetstider för bullrande arbeten att begränsas till kl. 07-19. Entreprenören kan bestämma kortare arbetstider. Vid arbeten efter kl. 19 gäller skärpta krav på ljudnivåer vid fasad.*

Buller

På vilket sätt kommer TRV att ta fram ett kunskapsunderlag för bullerberäkningar i området för Västergärdet?

Trafikverkets svar: *Ett kontrollprogram kommer att tas fram. Ansvaret ligger på entreprenören att uppfylla kraven och genomföra regelbunden kontroll med hjälp av mätning och beräkning samt kommunikation med boende vid höga tillkommande bullrande arbetsmoment.*

Buller

Vid vårt möte den 25/2 så fick vi återigen informationen om att det kommer uppstå unika tillfällen då bullrande arbeten måste ske som överstiger gränsvärdena och, att TRV under de tillfällena kommer att erbjuda alternativt boende för oss påverkade. Med den otroligt stora erfarenhet TRV har av liknande trafikprojekt så måste TRV ha en bra uppfattning om vilken omfattning detta handlar om. För att vi berörda ska kunna förstå innebörden så är det ju rimligt skäligt att TRV kvantifierar det man säger.

Hur många tillfällen kan det röra sig om under projektet?

Hur många dagar totalt kan det röra sig om i projektet?

Trafikverkets svar: *Antalet tillfällen då bullerriktvärden inte kommer att kunna innehållas är inte känt ännu. Omfattningen av dessa kommer att utredas vidare under detaljprojekteringen av projektet.*

I första hand kommer skyddsåtgärder mot buller vidtas så långt som det är möjligt vid källan till bullret. Om skyddsåtgärderna inte är tillräckliga för att begränsa bullret kan erbjudande om alternativt boende bli aktuellt. Trafikverket kommer att ha dialog med berörda och kommer löpande att informera om störningar i god tid innan och under planeringen av projektets genomförande.

Buller

Vilka gränsvärden anser TRV gäller för boende, utomhus respektive inomhus, i utredningen med avseende på buller och skyddsåtgärder?

Trafikverkets svar: *De bullerriktvärden som kommer gälla är en ekvivalent ljudnivå av 60 dBA vid fasad utomhus och maximal ljudnivå på 45 dBA inomhus.*

Buller

Det kan inte vara rimligt att leva så nära ett slussbygge under 5 år med dagliga störningar, buller, vibration och risker att röra sig fritt på sin egen tomt. Det är ett villaområde och naturreservat vi pratar om där en stor del av livskvaliteten är just att vistas ute och njuta av naturen och lugnet i området, det är därför vi har köpt just denna fastighet. Det finns inga rimliga jämförelser i påverkan jämfört med t.ex byggnationer i stadsmiljö med lägenheter, vägbygge (där man inte håller på i 5 år på samma plats). Detta kan vi aldrig acceptera!

Trafikverkets svar: *Vid genomförandet kommer Naturvårdsverkets riktvärden för buller från byggarbetsplatser att innehållas. De bullerriktvärden som kommer gälla är en ekvivalent ljudnivå av 60 dBA vid fasad utomhus och maximal ljudnivå på 45 dBA inomhus. Tillfälliga överskridanden kommer inträffa. Skyddsåtgärder mot buller kommer att vidtas så långt det är möjligt för att begränsa störningarna.*

Buller

Buller efter byggnation. TRV/Sjöfartsverket har tidigare påstått att det kommer att vara 9 båtar/dygn, detta blir många timmar/dygn av buller och avgaser, speciellt nu med klart större fartyg. Vilka åtgärder görs för att hantera det och vilka riktlinjer gäller?

Trafikverkets svar: *Ljudnivån från passerande fartyg hanteras som trafikbuller. Bullerberäkningar visar att ekvivalent ljudnivå är 55 dBA och maximal ljudnivå är 70 dBA, vilket är riktvärden enligt Infrastrukturpropositionen och uppfylls vid samtliga bostadsbyggnader.*

Buller

Vad händer om TRV inte kan hålla de här riktvärdena för buller (och vibrationer) under byggnationstiderna eller efter projektets färdigställande?

Hur kompenseras vi som boende/utsatta och vem har bevisbördan?

Trafikverkets svar: *Utföraren Trafikverket har bevisbördan för att bullerriktvärden innehålls. Vid tillfällen då bullerriktvärden kan bli omöjliga att innehålla kan compensation eller alternativt boende för berörda bli aktuellt. Trafikverket avser att ha en dialog med berörda om detta vid senare tillfälle.*

Vibrationer

TRV skriver "med planerade restriktioner och åtgärder bedöms vibrationer som kan påverka byggnader runt arbetsområdet inte uppkomma". Samtidigt skriver ni "Bedömt påverkansområde är mellan 50 och 100 meter från arbetsområdet".

Detta förstår vi inte. Vår byggnad ligger ju inom 50 meter. Denna skrivning är starkt missvisande och måste rättas i underlaget.

Trafikverkets svar: *Bedömt påverkansområde är baserat på Svensk Standard SS 4604866-2011 Vibration och stöt – Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader. I denna standard sätts avgränsning för påverkansområde för byggnader. Detta påverkansområde är baserat på vilken undergrund som byggnaden står på. Står byggnaden på berg så är påverkansområdet 50 meter från arbetsområde. Om undergrunden består av mjukare material, till exempel lera eller sand, är påverkansområdet 100 m.*

Vibrationer

Putshusen (kalkbruk) på området är sköra och känsliga för all påverkan.

Vi vill ha skriftliga garantier för att Trafikverket tar 100% ansvar i det fall det skulle ske en skada eller att det uppstår en personskada som en konsekvens av att något i husen brister/går sönder, t:ex en tegelpanna under pågående arbeten ramlar ner och skadar den som befinner sig utomhus runt husen (mycket branta tak på husen).

Hur kommer detta tillgodoses?

Trafikverkets svar: *En inventering av byggnaderna närmast arbetsområdet kommer genomföras innan byggstart. Byggnader som är närmast arbetsområdet kommer att få vibrationsmätare monterade i sockel. Vibrationsmätarna är där för att hjälpa sprängare att innehålla satta riktvärden för byggnaderna. sprängningsarbetet. Riktvärden för byggnaderna är satta med tanke på att husen är känsliga. Trafikverket är ansvariga för skador som uppkommer till följd av projektets genomförande.*

Vibrationer

Våra husförsäkringar kommer inte att täcka skador som enligt våra försäkringsbolag beror på annan påverkan t:ex från era arbeten. På vilket sätt är TRV, och indirekt vi som närliggande fastighetsägare, försäkrade i projektet för egendoms- eller tredjeman-skada?

Trafikverkets svar: *Om klagomål till Trafikverket inkommer gällande förändringar, till exempel sprickor, kommer en skadeutredning att utföras för att utreda skadeorsak och möjligen åtgärdsförslag.*

Upplevelse av landskapet

Vad menar man i texten med att "kanalmurar kan försvinna och gångstråk ledas om"? Det står väl utom allt tvivel att gångstråk kommer att påverkas?

Detta måste vara en grov felskrivning och måste rättas i underlagen.

Trafikverkets svar: *Formuleringarna kommer att korrigeras. Bergkanalen kommer att breddas och den nya slusstrappan medför att kanalmurar försvinner eller flyttas och att gångstråk kommer att behöva ledas om.*

Upplevelse av landskapet

Det saknas i underlagen en skiss på hur stigar anpassas så att det smälter in i landskapet över den nedre slussen. Då detta är av stort allmänintresse bör det kompletteras i underlaget för att läsaren ska kunna förstå förutsättningarna.

Trafikverkets svar: *Ytterligare underlag kommer att presenteras i miljökonsekvensbeskrivningen.*

Upplevelse av landskapet

Vad menar TRV med texten att ny slussled "kan" påverka Västergårdets småskalighet? Det står väl utom allt tvivel att Västergårdets småskalighet kommer att påverkas. Detta måste vara en grov felskrivning och måste rättas i underlagen.

Trafikverkets svar: *Skrivningen kan anses missvisande och ses över i miljökonsekvensbeskrivningen. En bedömning av påverkan på landskapsbilden kommer att ingå.*

Upplevelse av landskapet

För att för allmänheten och hur myndigheter objektivt redovisa och rätt kunna bedöma påverkan på hur landskapet upplevs så måste underlaget kompletteras med en bild av norra slussen och leden nedanför (den delen av ny sträckning som ligger närmast Västergärdet) med rätt höjder, exteriöra byggdelar och påverkan på upplevelsen. Vyn för detta ska då vara rakt från Norr mitt före Västergärdet/Skogsvreten. Det är idag ingen betraktare eller ej i detalj insatt person som ens förstår graden av den påverkan.

Mycket viktig komplettering.

Trafikverkets svar: *Ytterligare underlag kommer att presenteras i miljökonsekvensbeskrivningen.*

Nya permanenta vägar

Kommer det att bli möjligt att med bil för boende på Västergärdet att ta sig direkt till Oscarsbron/kyrkan utan att passera Västergärdetbron?

Det går nämligen inte att tolka sista meningen i 10.3.1 på annat sätt.

Trafikverkets svar: *Medan slussbygget pågår kommer Åkersbergsvägens norra del vara avstängd under en period, varvid all trafik till/från södra Åkersberg leds via Västergärdetbron. I driftskedet är kopplingen norrut återställd, via en bro över den nya slussleden.*

Enligt samrådshandlingen och all information som gått ut tidigare så är kan Sjöfartsverket bara garantera livslängden på dagens slussar tom 2030. Därefter är det för riskfyllt att fortsätta med trafik. Denna information har ju ifrågasatts tidigare vid upprepade tillfällen men starkt backats upp av TrV och Sjöfartsverket som ett faktum. Ni har hänvisat till flera utredningar och besiktningar av dagens slussar. Byggnationen av nya slussar kommer enligt likstämmig information att vara klara tidigast 2032.

Här uppstår ju två år som det av den riskbedömning som är gjord, inte kommer kunna gå några båtar i dagens sluss, då dessa slussar inte kan användas.

Vi har ingen anledning att ifrågasätta ovanstående information igen eftersom den varit bärande i TRV:s argument för Norra alternativet. Med uppstådd situation så faller ju ett av huvudargumenten för att inte bygga i befintlig slussled då ett tvåårigt slusstopp sannolikt får exakt samma konsekvenser som beskrivits för att det inte gick att bygga i befintlig sträckning.

Med andra ord: Så kan man nu bygga i befintlig sträckning med drastiskt mindre miljöpåverkan och kostnader som resultat.

Vill ni bekräfta ovanstående resonemang eller komma med sakliga skäl till varför det inte håller tack.

Trafikverkets svar: *Den befintliga slussleden bedöms kunna användas fram till dess att den nya slussleden är färdig att ta i drift. Även om den tekniska livslängden anses passerad år 2030 beräknas slussarna kunna användas ännu en tid efter detta. Alternativet att bygga nya slussar i befintligt läge har uteslutits då detta skulle innebära en oacceptabel påverkan för sjötrafiken.*

4.5.2 Fastighetsägare 2

Ägaren till fastigheten har inkommit med ett yttrande som togs emot av Trafikverket 2025-03-05. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 102. Yttrandet redovisas nedan.

Vi bor på västergärdet och här kommer våra synpunkter som ni vill ha i samband med samrådet:

Synpunkt: - Farlig trafik - avstånd till hus

Vi har haft en sittning med Trafikverket, som en del av detta samrådet, i förra veckan. Där var vi överens om att det var ca 20 meter från ett av husen på Västergärdet till ert bygge.

Om jag tolkar regler för säkerhetsavstånd korrekt så har Trollhättan Stad och länsstyrelsen olika riktlinjer (se figurer härunder) när det gäller avstånd mellan trafikled med farligt gods och bebyggelse, där Slussprojektet refererar till Trollhättan Stads riktlinjer medan det finns övergripande riktlinjer från Länsstyrelsen.

Då den nya slussen även påverkar andra kommuner så låter det konstigt att kräva ett avstånd mellan farled och hus på 100-150 meter i Vänersborg/Lilla Edet, medan säkerhetsavståndet i Trollhättan bara är 20 meter. Kan ni klargöra detta och också om detta innebär att ni kommer att lösa in de hus som ligger närmast den nya slussleden?

Här framgår det att det kommer att bli påverkan (både avseende trafik för bortforsling av material (påverkan 100 meter) samt sprängning) inom 50-100 meter från bygget. Då det närmsta huset kommer att ligga 20 meter från den nya slussleden hur kan ni säkerställa att ingen påverkan kommer att ske, eller kommer ni att lösa in husen som ligger 50-100 meter från bygget?

Trafikverkets svar: *Länsstyrelsens riskpolicy avser vägtransporter och gäller inte farleder. Regelverk för sjötrafikleder saknas. I projektet har föreslagits att följa Göteborgs stads vägledning där ett skyddsavstånd om 10 m från kaj eller 20 m från strand till Göta älv tillämpas. Avståndet tillämpades i Trollhättans stads riskhanteringsplan från 2004, men som upphävdes 2024. Med hänsyn till de transporter av farligt gods som utförs på kanalen bedöms skyddsavståndet vara acceptabelt.*

Synpunkt - Buller under byggtiden - avstånd till hus

Det står här att även risk för överskridande för buller bör anses som ett skäl för att anta skada eller olägenhet för människor hälsa eller miljö

Om det ska sprängas i 2-3-5 år och dessutom komma in (och köra ut) en lastbil/grävare var 6:e minut - det blir 20 lastbilar vare timma som kör förbi våra hus under några år - hur säkerställer ni att det då inte finns "risk för överskridande av riktvärdena"? Eller planerar ni att köpa ut de hus som ligger närmast?

Trafikverkets svar: *Vid genomförandet kommer Naturvårdsverkets riktvärden för buller från byggarbetsplatser att innehållas. De bullerriktvärden som kommer gälla är en ekvivalent ljudnivå av 60 dBA vid fasad utomhus och maximal ljudnivå på 45 dBA inomhus. Tillfälliga överskridanden kommer inträffa. Skyddsåtgärder mot buller kommer att vidtas så långt det är möjligt för att begränsa störningarna.*

Trafikverket har ännu inte tagit ställning till om inlösen kan bli aktuellt. Förhandlingar kommer i så fall att ske enskilt med berörda.

Utifrån ett masshanteringsperspektiv så måste massorna bort från slussleden även längs väg, det alternativ som finns är via separat byggväg för att minimera påverkan så mycket som möjligt. Förhoppningsvis kan så mycket material som möjligt gå ut direkt via E45. Krossverk läggs så långt bort från bebyggelse som möjligt, bullerskyddsvallar planeras både för insyn samt buller.

Utifrån ett socialt perspektiv så analyseras och beskrivs effekterna av projektet i dels den sociala konsekvensanalys som tas fram inom projektet, dels i kapitel 6.6 Social hållbarhet i miljökonsekvensbeskrivningen.

Effekter av byggvägen på korsande bil-, gång- och cykeltrafik samt påverkan på intilliggande områden/verksamheter kommer att studeras närmare för att få fram tillfredsställande, trafiksäkra lösningar under byggtiden.

Synpunkt - Behov av större slussar då lastvolymerna kommer att öka (eller inte!)

I ert tidigare material framgick det att man behövde bygga större slussar för att säkerställa att en estimerad ökning av lastvolymerna kunna tillgodoseas. Det var även en snubbe som i det förra samrådet påstod att han fick telefonförfrågningar i princip varje dag med önskemål om att få köra större båtar genom slussarna. Detta ser jag inget av i ert material nu (här pratar ni om större båtar som innebär färre transporter och besparingar den vägen).

Jag har sett lite siffror på lastvolymerna genom slussarna och förstår att lastvolymerna var högre för ett antal år sedan, sedan har de minskat fram tills ung. 2015 och att de sedan har legat kvar på denna nivå. Finns det någon trovärdig kalkyl (där man kan se detaljerad forecast från diverse företag) som visar på en ökning upp till de nivåer projektet angav i det förra samrådet? Det är lätt att någon bygger en liten egen excel-kalkyl om man vill visa något man vill - därav referensen till "trovärdig".

Eller är det så att ni inte tror på denna ökningen längre - och i så fall så faller lite av motiveringen med att bygga ny slussled, då den befintliga fartygsflottan som kör 2-3 båtar per dag är anpassade för befintliga slussar och ingen vill göra nyinvesteringar för en så liten mängd last. Vad är eran forecast på ökning av lastvolymerna?

Trafikverkets svar: *Anläggandet av de nya slussarna i Trollhättan syftar primärt till att upprätthålla den befintliga farledsfunktionen. De planerade åtgärderna innebär en ny och modernare slussanläggning och anpassning av farleden till denna. Slussarna i sig blir dimensionerade för att kunna ta emot större fartyg, men det är inte möjligt att trafikera farleden med större fartyg än idag utan att*

man också genomför åtgärder i andra delar av älven. Projektet i sig medför således inte någon utökning av fartygstrafiken eller större fartygsstorlekar.

Synpunkt5 - Dragkamp om infrastrukturpengar

Jag tror inte ni i projektet är rätt instans att ta tag i denna frågan, då ni bara utför det regering/riksdag vill. Dock så tar ju regering/riksdag beslut baserat på ert material/rekommendationer, så det är ju viktigt vad ni tycker.

Har det gått prestige i detta projektet, då det är mycket mera fokus/uppmärksamhet (för Trafikverket, diverse inblandade person) att driva ett unikt slussbygge projekt i stället för att underhålla 430 mil (såg siffran på nyheterna idag) järnväg som borde förbättras nu? Borde vi fundera på om det verkligen är rätt satsning för Sverige AB att bedriva konstgjord andning för Sjöfarten mellan Göteborg och Vänern, då det idag finns alternativa tågrutter (och om dessa underhålls/byggs ut på sikt så kanske detta är bättre)? Det borde väl också komma flera och flera batteridrivna lastbilar som kan hantera de sträckorna som tåg inte kan. Det kanske även går att utnyttja Uddevalla hamn för detta. Jag förstår att om man bygger i befintlig slussled så kanske merparten/alla företag kring Vänern hittar andra transportrutter - men det kanske inte är fel - eller är det ett krav från regering/riksdag att det måste gå att transportera större båtar mellan Göteborg och Vänern? Det låter som konstgjord andning om inte annat!

Trafikverkets svar: *Projektet ingår i den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022-2033. Behovet och kostnaden för projektet har utretts inom ramen för denna.*

Synpunkt - Inlösen av hus på Västergärdet

Då vi bor på Västergärdet är vi ju inte objektiva i denna frågan. Vi tror nog att det kan bli bra när det är klart (frånsatt närheten till farligt gods som transporteras/slussas nära huset), men vi ser 3-5 år med ständigt buller/vibrationer och med motivering gett här ovan från ert material: Även risk för överskridande för buller bör anses som ett skäl för att anta skada eller olägenhet för människor hälsa eller miljö.

Och om vi tolkar detta korrekt att om det är "risk för människor hälsa/miljö" som är ett kriterie för inlösen, så borde de hus på Västergärdet som ligger närmast det nye bygget lösas in (ju snabbare, ju bättre för att minska oron). Har ni en annan tolkning?

Trafikverkets svar: *Trafikverket kommer att kontakta alla särskilt berörda för eventuella förhandlingar gällande compensation, ersättning, skyddsåtgärder och i sista hand inlösen. Trafikverket har ännu inte tagit ställning till om inlösen av fastigheter kan bli aktuellt. Som regel kan fastigheter lösas in om det visar sig att*

bullernormer inte kan nås trots skyddsåtgärder och om den planerade exploateringen medför oacceptabla risker.

4.5.3 Fastighetsägare 3

Ägaren till fastigheten har inkommit med fyra separata yttranden som togs emot av Trafikverket 2025-03-06 och 2025-03-08. Yttrandena finns diarieförda hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handlingarna 105-107, samt 114. Yttrandet redovisas nedan.

Går tillbaka 4 och halvt år i tiden dvs november 2020.

Den 11 till 13 november 2020 genomfördes en osäkerhetsanalys avseende kostnad för projektet "Trollhätte kanal" med Successivprincipen. Deltagare var från TRV, Sjöfartsverket, WSP och Bus/Sting.

Syftet med analysen var bland annat att analysera ett huvudalternativ dvs det Norra och bedöma ett annat alternativ dvs det södra.

Fråga 1. Varför valdes det norra som huvudalternativ som skulle analyseras och det södra bara att bedöma?

Analyserna (Trollhätte slussar) enligt rapporten med avseende på kostnad var:

Norra: 3523 - 5277 miljoner med ett genomsnitt på 4401 miljoner (50% sannolikhet gav 4401 miljoner).

Södra: 4330 - 6217 miljoner med ett genomsnitt på 5274 miljoner (50% sannolikhet gav 5274).

I samråd 1 (december 21 tom februari 22) så angavs att kostnaden för det Norra var 3 miljarder och Södra 5,3 miljarder. 3 miljarder för det Norra motsvarar 5% sannolikhet för totalkostnaden.

Fråga 2. Varför angav ni 3 miljarder för det Norra vilket motsvarar 5% sannolikhet för slutkostnaden medan ni angav 5,3 miljarder för det Södra vilket motsvarar 50% av slutkostnaden?

Trafikverkets svar: *Det norra alternativet valdes då det sammantaget bedömdes vara det bästa alternativet med avseende på genomförandetid, kostnader, markintrång, och påverkan för det statliga byggnadsminnet.*

De kostnadsuppskattningar som tidigare har presenterats har varit preliminära.

Vid våra möten med er under 2021 till 2022 så var ert utredningsområde från ytan vid Skälsbo till kraftledningsgatan 100 meter norr om vridbron. Kostnad enligt er var 3 miljarder för det Norra alternativet. Efter detta så har utredningsområdet sträckt sig till Klaffbron. Minst en bro har tillkommit samt vägbygge från kanalen

till riksväg 45 med viadukt. I söder så har tillfälliga hamnar tillkommit samt muddringsområdet har utökats i söder till att omfatta ner till dagens södra inlopp. Hur kan det vara möjligt att för Trollhättedelen nu redovisas fortfarande till lite drygt 3 miljarder (3,3)?

Trafikverkets svar: *Projektets totala kostnad beräknas i den nationella planen för infrastruktur 2022-2033 till 5,4 miljarder kronor.*

"I samråd 2, september 2023, så angav projektledaren att kostnaden för projektet hade ökat med 45%. Detta kan också läsas i TRV:s ""Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen"" för perioden 2026 - 2037.

Fråga.

Vad är kostnaden för hela projektet (Lilla Edet, Trollhättan och Vänersborg) i dagens penningvärde?"

Trafikverkets svar: *Projektets totala kostnad beräknas i den nationella planen för infrastruktur 2022-2033 till 5,4 miljarder kronor.*

Tidigare så har ni redovisat att 3 till 5 fastigheter kommer att beröras i alternativ Nord. I samrådshandlingarna som vi har nu så är det 17 fastigheter. Hur kommer nedanstående fastigheter att beröras:

Malöga 8:1, Olidan 3:2, Olidan 4:10, Olidan 4:9, Olidan 5:16, Olidan 5:17, Olidan 5:18, Olidan 5:19, Olidan 5:28, Olidan 5:29, Olidan 5:3, Olidan 6:1, Olidan GA3, Skälsbo 3:1, Slätthult 4:3, Åker 10:1, Olidan 7:6

Trafikverkets svar: *I samrådsunderlaget har alla fastigheter som på något sätt berörs av markanspråk (tillfälligt eller permanent) redovisats. Byggvägen och ytan vid Lextorp har inte inkluderats. Olidan 7:6 har angetts felaktigt.*

4.5.4 Fastighetsägare 4

Ägaren till fastigheten har inkommit med ett yttrande som togs emot av Trafikverket 2025-03-09. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 116. Yttrandet redovisas nedan.

Låt oss backa till tidigare samråd där två tunga instanser SGI och Vattenfall uttalar sig om utbyggnad av ny slussled i Göta Älv. Jag kan bara återknyta till Vattenfalls svar. Att det bästa läget är det södra alternativet. Man blir förvånad att Jörgen Einarsson Trafikverket och Joel Smith föreslår att man skall utreda enbart det Norra läget. Givetvis har de inte förstått att det norra läget blir mycket dyrare. Man väljer ett alternativ som kommer att kräva byggande av minst två broar, men man väljer också ett alternativ som kommer att påverka älven med omfattande muddringar på flera 100000 fasta m³. Man kommer också påverka den reglerbara elproduktionen i södra Sverige. Man kommer att förstöra vår kulturmiljö och höga

naturvärden samt ett friluftsområde mitt i centrala Trollhättan. Vi har upptäckt att rödlistade arter vad det gäller flora och fauna. Även fiskarnas barnkammare kommer att förstöras. Mina slutsatser är att kostnader inte kommer att kunna hållas, Trafikverket har i sitt förslag redan dragit in kostnader för betong i slussarna. Detta kommer förstås att läggas till som ett ÄTA arbete. Vid en snabbkalkyl kommer slutsumman hamna på 10 miljarder i stället för TRV:s kalkyl 3,2 miljarder. Vidare har vi sett att godstransporterna minskar år efter år. Vad det gäller kostnader och arbete måste man utreda hur påverkan blir från Göteborg till Sluthamnarna i Väneren. Avgränsningssamrådet och MKB måste med andra ord utvidgas till att gälla projektet Göteborg- Väneren.

Trafikverkets svar: *Trafikverket och Sjöfartsverket har gemensamt tagit beslutet att bygga den nya slussleden enligt alternativ Nord. Sammantaget bedöms alternativet ha lägre anläggningskostnad, medföra mindre massöverskott, mindre markintrång, mindre påverkan för sjöfarten och mindre påverkan för det statliga byggnadsminnet och de kulturhistoriska värdena. Alternativet att bygga nya slussar i befintligt läge har uteslutits då detta kräver en flerårig avstängning av all sjötrafik.*

Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att avgränsas till att gälla projektet i Trollhättan, men kumulativa effekter av hela projektets genomförande i Vänersborg, Trollhättan och Lilla Edet kommer att beröras översiktligt i den mån de uppkommer.

4.5.5 Fastighetsägare 5

Ägaren till fastigheten har inkommit med ett yttrande som togs emot av Trafikverket 2025-03-12. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 136. Yttrandet redovisas nedan.

I samrådsunderlaget framkommer många negativa effekter på miljö, kultur, vatten mm. Jag vill att man när tillståndsansökan behandlas väger detta mot de förutsättningar som projektet grundade sig på och som nu är klart förändrade. Jag menar då de fraktvolymerna som absolut inte längre kommer att nå den prognos som förutsågs utan i stället stannat på den låga nivå som var när projektet planerades. Jag är dessutom av uppfattningen att kostnadskalkylen kommer att överskridas kraftigt. Dels på grund av att kostnadsposter saknas/inte specificerats och att det hela tiden kommer till arbeten som inte varit med från början, dels på grund av att man redovisar kostnader i nivå 2021 och inte tar hänsyn enorma kostnadsökningar som redan skett och som ytterligare kommer att öka tills verklig betalning kommer att ske. Ett nyckeltal som jag uppskattar är att den slutliga kostnaden utslagen på dagens fartygsvolym under 100 år motsvarar 100 000 kronor per fartygspassage.

Dagens godsvolym som jag inte tror kommer att öka (TrV säger också att deras ursprungliga godsprognos var kraftigt överskattad) kräver inte större fartyg. Detta

medför att dagens slussar kan användas utan ombyggnad, men naturligtvis med ett kraftigt underhåll. Alternativa transportsätt finns för alla godstransporter under kortare stängningar för underhåll.

Kostnadsbesparingen blir enorm.

Man måste vid tillståndsansökan titta på helheten vad avser vattenpåverkan. Göta älvs påverkan av större fartyg, hela farleden fram till slutdestination och nybyggnad av hamnar.

Hur kommer grundvattnet att påverkas runt slussar i norr? Det skall bli en permanent sänkning på upp till 40 m.

Dessutom säger ni att brunnar är djupare än 100 m så det har ingen påverkan, helt fel, min brunn till bergvärme tål inte en meter sänkning utan att det påverkar effekten. Hur påverkas all växtlighet mm? Jag ser borrhningen genom Hallandsåsen framför mig.

Jag kommer aldrig acceptera att ni "periodvis dygnet runt 5-7 dagar i veckan" skeppar ut sten på pråmar. Vad jag såg nämndes inte att denna sten är krossad på plats.

Trafikverkets svar: *Anläggandet av de nya slussarna i Trollhättan syftar primärt till att upprätthålla den befintliga farledsfunktionen. De planerade åtgärderna innebär en ny och modernare slussanläggning och anpassning av farleden till denna. Slussarna i sig blir dimensionerade för att kunna ta emot större fartyg, men det är inte möjligt att trafikera farleden med större fartyg än idag utan att man också genomför åtgärder i andra delar av älven. Projektet i sig medför således inte någon utökning av fartygstrafiken eller större fartygsstorlekar. Konsekvenserna av en eventuell framtida utökning av fartygstrafiken och större fartygsstorlekar kommer därför inte att behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen. Projektet ingår i den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022-2033. Behovet och kostnaden för projektet har utretts inom ramen för denna.*

Att uppföra nya slussar i läget för den befintliga slussleden har uteslutits då detta skulle innebära att farleden stängs av för trafik under flera år, vilket har bedömts som oacceptabelt. De befintliga slussarna kan inte heller repareras. Det valda alternativet Nord har sammantaget bedömts vara det bästa. Även det andra genomförbara alternativet Syd berör naturreservat och har bedömts innebära påverkan med avseende på naturmiljö.

Geoenergianläggningen kommer att utformas för att inte påverka enskilda energibrunnar i närområdet.

Krav på att riktvärden för buller från byggarbetsplatser ska innehållas kommer att ställas.

4.5.6 Fastighetsägare 6

Ägaren till fastigheten har inkommit med ett yttrande som togs emot av Trafikverket 2025-03-05. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 101. Yttrandet redovisas nedan.

Jag har synpunkter på det som står i avsnitten 10.9.1 Tillfälliga vägar och 10.9.2 Logistik och transporter.

Ni säger att den tillfälliga byggvägen, som skall gå i kraftledningsgatan enligt Figur 36, kommer att korsa Göteborgsvägen, Karlstorpsvägen och Lantmannavägen. Det är ju inte hela sanningen. Vägen kommer också att korsa infarten till Innovatum, gång- och cykelbanan som ligger nordväst om kvarteret Rödmyran samt Myrgången. Alla dessa korsningar kommer att utgöra en trafikfara av följande skäl:

Infarten till Innovatum är mycket trafikerad av människor som arbetar där, besökare till aktiviteter inom området mm. En busslinje trafikerar också denna korsning.

Karlstorpsvägen trafikeras av en busslinje.

Lantmannavägen trafikeras av tre busslinjer,

Gång- och cykelbanan är livligt trafikerad av gångtrafikanter och cyklister.

Myrgången är enda in- och utfartsväg till de 153 husen i kvarteren Svartmyran och Rödmyran. Många barn går till sina skolor den här vägen. För att komma till busshållplatsen måste man också gå här. Gatan är naturligtvis trafikerad av bilar, transportfordon med flera.

Den tillfälliga byggvägen är starkt trafikerad. Ni säger att tio transporter i timmen kommer att ske men lastbilarna skall ju också tillbaka så trafiken blir tät.

All trafik på denna tillfälliga byggväg kommer också att beröra alla de hus som ligger utefter vägen. Buller, damm och eventuella avgaser kommer att innebära ett stort miljöproblem för de boende. Till exempel vid Rödmyran och Svartmyran har de hus som ligger efter byggvägen sina uteplatser åt detta håll. Platserna kommer i princip att vara omöjliga att använda av ovan nämnda skäl. Risk finns också för att husen sjunker i värde vid en försäljning.

Trafikverkets svar: *Effekter av byggvägen på tillgängligheten för korsande bil-, gång- och cykeltrafik samt påverkan på intilliggande områden/verksamheter kommer att studeras närmare för att få fram tillfredsställande, trafiksäkra lösningar under byggtiden.*

Inför projekteringen har det utförts utredningar av påverkan på luftkvalitet och buller för närboende. Utredningarna visar att bullerriktvärden och miljökvalitetsnormer för utomhusluft kommer att klaras.

4.5.7 Fastighetsägarna 7, 8, 9, 10 och 11

Ägare till fem fastigheter har inkommit med ett gemensamt yttrande som har inlämnats separat av alla fem fastighetsägare. En fastighetsägare har inlämnat samma yttrande två gånger. Yttrandet inkom 2025-03-08, 2025-03-10, 2025-03-11 och 2025-03-18. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handlingarna 111, 120, 121, 122, 128 och 140. Yttrandet redovisas nedan.

Vi koncentrerar vårt samrådssvar till transportvägen vid Lextorp samt berglagret där speciellt då från korsningen mellan Myrgången och Lextorpsvägen fram till berglagret.

Trafikverkets bärighetsklassning av vägar anger hur tunga fordon en bro eller en väg i det allmänna vägnätet får belastas med. BK4 är den högsta klassen med en maximal fordonsvikt på 74 ton. Det betyder att om större ramstyrda dumprar än Volvos A40, som ligger i mitten av deras utbud, ska användas krävs särskild dispens. Med det sagt så är kraven på vägen höga.

Den i underlaget placerade bergkrossen och mellanlagret i Lextorp är minst sagt förvånande för att uttrycka det milt. Att placera en sådan anläggning i nära anslutning till bostadsområden är oacceptabelt. För att undvika olägenheter så bör en sådan anläggning placeras flera kilometer från bebyggelse. Problemet med att transportera bergmaterialet till området och returkörningen innebär att mycket tunga transporter ska ske vilket kommer att ge damm och bullerproblem samt vibrationsproblem som med stor sannolikhet kommer att drabba husen längs Lextorpsvägen samt kedjehusen på Myrgången. Det torde inte finnas plats för rejäla bullervallar men sådana påverkar inte vibrationer i marken nämnvärt.

Vindriktningen är oftast sådan att vi befärar att vi under flera års tid är blir utsatta av stora mängder damm, det är helt oacceptabelt. Vi som bott på Myrgången en längre tid kan också konstatera att marknivån har sjunkit cirka 40 centimeter från vår tomtgräns på 40 år. Den marknivåsänkningen blev väldigt tydlig efter ombyggnaden av järnvägen. Marken blir väldigt lätt vattensjuk och med den tunga trafiken som kommer att gå i området så kommer vattenmättad lera, bli lervälling och risken för sättningar och ras kan inte negligeras.

Något om bergkrossens drifttider hittar vi inte i materialet. Vi antar därför att den behöver arbeta dygnet runt alla dagar i veckan. Det kommer att bli outhärdligt på Lextorp ur buller-, damm- och vibrationssynpunkt. Omfattade bullervallar minskar bara problematiken marginellt. Hur höga berg av bergmaterial som kommer att lagras framgår inte heller. Dock, med de marktryck som kan förväntas av dessa berg

samt vibrationer från transporter och lågfrekventa vibrationer från bergkrossanläggningen så kan det inte uteslutas att banvallen kommer att påverkas så att järnvägstrafiken kan komma att få stora problem med banvallen.

Det framgår heller inte av materialet om korsningen mellan Myrgången och den nya tilltänkta tillfartsvägen skall var planskild eller inte. Om inte, vad blir då konsekvensen för de boende på Myrgången?

Att anlägga och bruka en väg som ska ha bärighetsklass BK4, eventuellt BK4++ och som får en bärighet så att de största ramstyrda dumprarna med en bruttovikt på 98.75 ton kan användas får ytterligare konsekvenser. Risker bedöms vara höga att ledningarna för el, avlopp och fjärrvärme kan komma att skadas och att driftstörningar för ett större antal boende är uppenbara.

Vår slutsats är att lokaliseringen av bergkrosslagret är helt felaktig. Djur och växter i området utrotas och de boende i området kommer att påverkas mycket negativt. Dessutom kommer fastighetspriserna att påverkas mycket negativt. Tänk om och gör rätt. Placera berglagret långt ifrån bebyggelse, förslagsvis minst 5 km från bebyggelse på mark med stabil berggrund samt på ett så stort område så att marktrycket hålls på låg nivå, kom ihåg vad som hände på E6:an vid Stenungssund.

Trafikverkets svar: *Alternativa ytor som skulle kunna användas till upplag av bergmassor har setts över längs med hela Trollhätte kanal från Väneren ner till Göteborg. I och med områdets geotekniska instabilitet med en hög skredkänslighet har flertalet av områden uteslutits. Vid planeringen av projektet har ytan vid Lextorp befunnits vara den lämpligaste ytan då den ligger inom rimligt avstånd och då transporter dit kan utföras utan omlastning. Området har lämpliga geotekniska egenskaper och saknar höga naturvärden. I samband med projektering har en bullerutredning och en luftkvalitetsutredning genomförts. Utredningarna visar att bullerriktvärden kommer att klaras för samtliga närliggande bostäder längs byggvägen och ytan. Transporterna kommer inte heller ha någon påtaglig påverkan på luftkvaliteten. Geotekniska utredningar avseende stabilitet har utförts för att säkerställa att byggvägen och det planerade upplaget inte medför risk för geotekniska stabilitetsproblem eller skadliga sättningar.*

Vid genomförandet finns ambitionen att bergmassor i möjligaste mån ska kunna transporteras ut till mottagare direkt. I första hand ska bergmassorna transporteras ut på fartyg eller direkt till mottagare via E45. Det finns därför en förhoppning om att ytan ska användas i mindre omfattning än den är planerad för. Men en tillräckligt stor yta behövs dock som säkerhet för att undvika stopp i produktionen vid tidpunkter då massor inte kan transporteras ut till mottagare direkt.

Den planerade krossningsverksamheten och tillfälliga lagringen av bergmassor vid Lextorp kommer att prövas genom en anmälan om miljöfarlig verksamhet till Trollhättans stad.

4.5.8 Fastighetsägare 12

Ägaren till fastigheten har inkommit med ett yttrande som togs emot av Trafikverket 2025-03-08. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 112. Yttrandet redovisas nedan.

Djur och växter i området utrotas och de boende i området kommer att påverkas mycket negativt. Dessutom kommer fastighetspriserna att påverkas mycket negativt. Tänk om och gör rätt. Placera berglagret långt ifrån bebyggelse, förslagsvis minst 5 km från bebyggelse på mark med stabil berggrund samt på ett så stort område så att marktrycket hålls på låg nivå, kom ihåg vad som hände på E6:an vid Stenungssund.

Trafikverkets svar: *Ytan vid Lextorp har befunnits vara den enda yta inom rimligt avstånd dit transporter kan ske utan omlastningar. Verksamheten innebär ett visst intrång i naturmiljöer, men kommer att kunna bedrivas utan att riktvärden för buller och normer för luftkvalitet överskrids. De geotekniska utredningar som har utförts som visar att ytan kan användas för upplag.*

4.5.9 Fastighetsägare 13

Ägaren till fastigheten har inkommit med ett yttrande som togs emot av Trafikverket 2025-03-18. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 140. Yttrandet redovisas nedan.

Vi anser att sådana väldiga bergkrosslager som planeras här i Lextorp inte alls skulle anläggas i närheten av ett tätbebyggt bostadsområde, vilket nu är fallet. Risker är dessutom alldeles för stora med tanke på lerig mark, närhet till dubbeljärnvägsspår, högspänningsledning, fjärrvärmeledningar et cetera.

Till yttrandet har även bifogats gemensamt yttrande inlämnat av fastighetsägare till Svartmyran 1 med flera (se avsnitt 4.5.7).

Trafikverkets svar: *Ytan vid Lextorp har befunnits vara den enda yta inom rimligt avstånd dit transporter kan ske utan omlastningar. Verksamheten innebär ett visst intrång i naturmiljöer, men kommer att kunna bedrivas utan att riktvärden för buller överskrids. De geotekniska utredningar som utförts visar att ytan kan användas för upplag.*

4.6 Allmänheten

Samråd genomfördes med allmänheten genom annonser i tidning, digital annonsering mellan 10–25 februari och öppet hus den 24 februari 2025, se avsnitt 3.2. Nedan följer yttranden som inkommit från berörda enskilda som lämnat synpunkter, samt projektets svar.

Sammanlagt har 12 yttranden inkommit från privatpersoner som inte bedömts vara sakägare. Två meddelanden som inte bedömts vara yttranden har inkommit (handlingarna 119 och 135).

4.6.1 Privatperson 1

Yttrandet inkom 2025-02-10 och finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 5. Yttrandet redovisas nedan.

Jag tror att de nya slussarna blir väldigt bra. Dock skulle den s.k. Västergärdetbron byggas som en mindre bilbro och inte bara gångbro. Detta p.g.a. att ha en redundans för de som bor på Västergärdet men även för räddningstjänsten o dyl. om en inte av någon anledning kan färdas över den nya slussleden. Det borde inte innebära en särskilt stor fördyrning, särskilt inte när det finns ett annat fokus på beredskap nu och sannolikt framgent. Annars ser det bra ut.

Trafikverkets svar: *Den nya Västergärdetbron kommer att dimensioneras och utformas för att rymma både gång-, cykel- och biltrafik. Bron kommer bland annat att behöva användas för specialtransporter och måste därmed dimensioneras även för tung trafik. Detaljer för Västergärdetbron hanteras i pågående detaljplaneprocess.*

4.6.2 Privatperson 2

Yttrandet inkom 2025-02-10 och finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 9. Yttrandet redovisas nedan.

Undrar IOM slussbygget om det kommer att byggas bostadsrätter vid Nysätra fotbollsplan som påbörjades för ett antal år sedan?

Trafikverkets svar: *Eventuella bostadsrätter vid Nysätra fotbollsplan ingår inte i projektet. Trafikverket hänvisar till Trollhättans stad för frågor gällande planering för bostäder.*

4.6.3 Privatperson 3

Yttrandet inkom 2025-02-19 och finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 16. Yttrandet redovisas nedan.

Bevara naturområdet och bygg i existerande kanal.

Trafikverkets svar: *Möjligheten att bygga nya slussar i befintligt läge har uteslutits då det medför långvariga avstängningar av slussleden och skulle orsaka en oacceptabel störning för sjötrafiken. Att bygga slussar i nytt läge har bedömts vara det enda alternativet.*

4.6.4 Privatperson 4

Yttrandet inkom 2025-02-23 och finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 20. Yttrandet redovisas nedan.

Jag har inga filer eller diverse annat men jag tycker att vi ska skjuta på bygget tills det blir fred!!! Är det verkligen rätt att låta större, ibland rostiga båtar, ta genvägen genom våra slussar och framför allt Vänern som är vår vattenreservoar??

Jag reagerar också mot att spräng- o muddermassor ska läggas nära bostadsområden. Det är ju ingen kort transportväg dit med dumprar o lastbilar.

Trafikverkets svar: *De nuvarande slussarna har bedömts ha en teknisk livslängd till ca 2030. Med hänsyn till de nuvarande slussarnas skick har projektet en snäv tidplan. För att sjöfartstrafiken till Vänern ska kunna fortgå behöver projektet därför genomföras så snart som möjligt och kan inte skjutas på framtiden.*

Ytan vid Lextorp har befunnits vara den enda yta inom rimligt avstånd dit transporter kan ske utan omlastningar. Verksamheten innebär ett visst intrång i naturmiljöer, men kommer att kunna bedrivas utan att riktvärden för buller överskrids. Geotekniska utredningar av ytan har utförts som visar att ytan kan användas för upplag.

4.6.5 Privatperson 5

Yttrandet inkom 2025-02-25 och finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 22. Yttrandet redovisas nedan.

Önskar att porten över slussen har en bredd på minst 120 cm då kommer Trollhättans stads Riksha-cyklar över, cykeln är 105 cm bred och har dålig svängradie.

Trafikverkets svar: *Porten kommer att utformas utifrån gällande krav på tillgänglighet och kommer att vara tillräckligt bred.*

4.6.6 Privatperson 6

Yttrandet inkom 2025-02-24 och finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 23. Yttrandet redovisas nedan.

Tycker att förslaget som presenterats här ikväll verkar bli mycket bra.

Trafikverkets svar: *Synpunkten noteras.*

4.6.7 Privatperson 7

Yttrandet inkom 2025-03-02 och finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 69. Yttrandet redovisas nedan.

Jag har tagit del av uppgifterna i projektet att bygga nya slussar i Trollhättan.

Min första reaktion har från början varit varpå man grundar behovet av att bygga större slussar? Att de gamla måste renoveras är inte svårt att förstå. Men jag liksom många med mig har tagit till oss att vi inte kommer att kunna använda fossila bränslen i framtiden utan måste satsa på förnybara energikällor. Av den anledningen kan jag inte låta bli att fundera över behovet av större båtar. Om båtar till exempel ska drivas av el i framtiden är det mera sannolikt att de bör vara mindre eller lika stora som dagens utifrån batteriernas storlek till exempel.

Jag och familj känner också uppriktig oro för området runt hängbron och markområdet nedanför Skälsbo gård bland annat Här är vattnet mycket strömt och rasrisken stor. Storleken på de båtar som nu planeras ska passera här gör att stora mängder mark nedanför Skälsbo gård planeras att ersättas med sten. Hur görs detta på ett säkert och hållbart sätt så att inte älven i stället fylls med sten? Den nya slussleden planeras nära Olidans kraftstation. Förutsättning för välfärd i Trollhättan har byggts upp med hjälp av vattenkraften över tid och är fortsatt mycket viktig. Både med tanke på behov av hållbara energislag och oroliga tider internationellt. Kan det säkras att vattenmassorna genom kraftstationen kan vara de samma med den nya slussledens sträckning? I Trollhättan har vi ett av Sveriges bästa dricksvatten - kan det säkras att inte vatten kvaliteten försämras på grund av bygget av nya slussar?

Älvrummet är en härlig plats att vistas på. Jag flyttade till Torsred 1990 och har sedan dess åtminstone någon gång per vecka och ibland oftare promenerat, joggat, gått på utflykt, plockat bär och pilgrimsvandrat med mera i området. Jag är inte motståndare till förändring, det kan man inte vara - livet och våra förutsättningar förändras ständigt och all förändring är verkligen inte av ondo.

Min vädjan till detta samråd är därför;

- Låt projektarbetet ta den tid det behöver för att minska risken att ta förhastade beslut
- Inhämta så mycket fakta som bara möjligt från olika sakkunniga framför allt när det gäller natur och miljö.
- Arbeta aktivt för att hålla ihop delarna och gör ofta en helhetsbedömning om konsekvenser av de planerade förändringarna.

De beslut som fattas idag om att gräva, muddra, frakta bort, bygga med mera kan inte göras ojord - natur och miljö förändras oåterkalleligt. Det får inte bli fel!

Trafikverkets svar: *Behovet av nya slussar har fastställts i den nationella planen för transportinfrastruktur 2022-2033. Slussarna anpassas för större fartyg, men de övriga åtgärder i Göta älv som behöver utföras för att trafikering med större fartyg ska vara möjlig görs inte i detta skede. Elektrifieringstakten för sjötrafiken bedöms som långsammare än för vägtrafiken, varför fartyg liknande dagens bedöms vara i drift under en lång tid framöver.*

Planerade erosionsskydd längs älvkanten vid Skälsbo dimensioneras och utformas så att slänterna skyddas mot erosion och så att slänternas stabilitet uppfyller gällande krav. Trollhättans kommun planerar, med stöd av Statens Geotekniska Institut, utföra stabilitetshöjande åtgärder för slänterna vid Skälsbo. Släntstabilitetsberäkningar har utförts som visar att planerade erosionsskydd tillsammans med de planerade stabilitetshöjande åtgärderna kommer medföra tillfredsställande säkerhet mot skred för framtida förhållanden.

En utredning av de potentiella konsekvenserna av den nya slussleden för vattenkraftsstationerna vid Olidan och Hojum pågår. SMHI är anlita som underkonsult för att genomföra en utredning av de hydrologiska förutsättningarna för Göta älv och Väner och har gjort en tredimensionell strömningsmodell av älven efter genomförd slussbyggnation och kompensationsmuddring. Preliminärt visar resultaten att ombyggnationen har en obetydlig påverkan på flöden och tappning i Göta älv.

4.6.8 Privatperson 8

Yttrandet inkom 2025-03-03 och finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 92. Yttrandet redovisas nedan.

Tack för idogt arbete och information gällande slussarna i Trollhättan.

Som boende mycket nära befintlig slussled, har jag varit inbjuden och deltagit vid informationstillfällen vid många tillfällen. Första var ju för 10-15 år sedan i Stadshuset, då var förslaget att bygget skulle ligga öster om befintlig sluss. Vi tänkte då, att sannolikt kommer vårt hus att beröras. Vår inställning då var, att alla stora "byggen" av vägar, järnvägar och sluss, skall många intressen och behov vägas samman. Nya slussar skapar framtida förutsättningar för mer transport på vatten.

Jag ser fram emot att slussbygget kör i gång.

Trafikverkets svar: *Synpunkten noteras.*

4.6.9 Privatperson 9

Yttrandet inkom 2025-03-08 och finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 113. Yttrandet redovisas nedan.

Ytterligare skäl för att avvisa förslaget om att etablera en bergkross- och lagringsanläggning i Lextorp:

1. Påverkan på trafiksäkerheten

Den ökade tunga lastbilstrafiken kommer att leda till trafikstockningar på de lokala vägarna, vilket ökar risken för trafikolyckor, särskilt vid korsningar nära bostadsområden.

De befintliga vägarna är inte byggda för att hantera kontinuerliga tunga transporter, vilket kan leda till snabb vägförstöring och ökade underhållskostnader för kommunen och invånarna.

2. Påverkan på barn och skolor

Att ha en sådan anläggning i närheten av bostadsområden innebär ökad risk för påkörningsolyckor, särskilt för barn som går till och från skolan.

Spridning av damm och luftburna partiklar kan orsaka långsiktiga andningsproblem hos barn, vilket kan påverka deras hälsa och skolprestationer.

3. Påverkan på grundvatten och naturlig miljö

Bergkrossverksamheten kan leda till förorening av grundvattnet genom utsläpp av kemikalier, vilket kan påverka dricksvattenkvaliteten i området.

Avverkning av växtlighet för att göra plats för anläggningen kan leda till ökad jorderosion och översvämningrisk under regnperioder.

4. Psykologiska och sociala effekter på invånarna

Att bo nära en bullrig och störande industriell verksamhet skapar kronisk stress och psykisk påfrestning, vilket kan leda till sömnproblem och högt blodtryck.

Många familjer kan välja att flytta från området för att söka en lugnare boendemiljö, vilket kan leda till en negativ befolkningsutveckling och minskade lokala investeringar.

5. Påverkan på djurlivet

Området har ett naturligt ekosystem som inkluderar olika fågelarter och smådjur, vilka kan försvinna helt eller skadas på grund av buller och miljöförändringar.

Förändringar i jordmånen och vattenflöden kan påverka den lokala floran, vilket skapar en obalans i ekosystemet som kan vara svår att återställa.

Trafikverkets svar: Ytan vid Lextorp har befunnits vara den enda yta inom rimligt avstånd dit transporter kan ske utan omlastningar. Verksamheten innebär ett visst intrång i naturmiljöer, men kommer att kunna bedrivas utan att riktvärden för buller och normer för luftkvalitet överskrids. De geotekniska utredningar som har utförts som visar att ytan kan användas för upplag.

Utifrån ett masshanteringsperspektiv så måste massorna transporteras bort från slussleden även längs väg. Det alternativ som finns är via separat byggväg för att minimera påverkan så mycket som möjligt. Förhoppningsvis kan så mycket material som möjligt gå ut direkt via E45. Krossverk läggs så långt bort från bebyggelse som möjligt, bullerskyddsvallar planeras både för insyn samt buller.

Utifrån ett socialt perspektiv så analyseras och beskrivs effekterna av projektet i dels den Sociala konsekvensanalys som tas fram inom projektet, dels sociala förutsättningar och konsekvenser i miljökonsekvensbeskrivningen.

Effekter av byggvägen på korsande bil-, gång- och cykeltrafik samt påverkan på intilliggande områden/verksamheter kommer att studeras närmare för att få fram tillfredsställande, trafiksäkra lösningar under byggtiden.

4.6.10 Privatperson 10

Yttrandet inkom 2025-03-09 och finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 115. Yttrandet redovisas nedan.

Jag deltog via besök på informationsmöte på Folkets Hus den 24 februari och har följande personliga kommentarer:

1. Om huvudalternativet på logistik massor och betong in / ut till projektet är via Vattenfalls ledningsgata till Lextorp så måste massornas hantering nyttja eldrivna dumprar / fordon. Den långa byggtiden samt mycket stora mängd schaktmassor som skall ut österut kan ej nyttja dieseldrivna fordon genom tätbebyggda områden. Exponeringen av luftburna partiklar samt buller kommer orsaka massiva protester bland boende oavsett planfria korsningar eller ej. Spelar ingen roll vad konsulter har beräknat för exponering i nuvarande underlag till TRV. Kan TRV ej ställa transport kravet i upphandlingen så kommer det bli kaotiskt efter några månader med Thn Stad som stor förlorare med riskfylld och ej hanterbar påverkan som håller på några år enligt angiven tidsplan. Gäller även betong transporter till projektet.

Konsekvensen annars av att ej elektrifiera transporterna till projektet är sjötransport till hamn norr om Lilla Edet. Även om denna temporära anläggning har utmaningar i skred-miljö känsligt område medkopplade höga kostnader och komplexa tillstånd med MMD.

Trafikverkets svar: Eldrivna dumprar eller andra typer av eldrivna arbetsfordon bedöms inte finnas tillgängliga i den omfattning som krävs. Utredningar av påverkan på luftkvalitet och påverkan med avseende på buller visar att gällande normer klaras.

2. Öppna upp Åkersjövägen i båda riktningarna när den ej nyttjas för projektet, tex helger, semestrar och vilodagar av olika slag. Stort bonus för turister och projektets anpassning för boende.

Trafikverkets svar: Synpunkten noteras. Planering för trafik under byggtiden pågår.

3. Gör tidigt en konsekvens analys av alla de företag inklusive Kraftstaden på Nohab som är beroende av fungerande parkering och logistik. Redan idag är området intensivt nyttjat i dessa avseenden och en avstängning av Åkersjövägen skapar garanterat negativa utmaningar för företagen under byggtid.

Trafikverkets svar: Detaljplanering för trafik under byggtiden pågår.

4. Bygg en trevlig inhägnad hängbro lika teknik befintlig älvfåra vid kärlekens stig över den del den av slussen som har gynnsammaste höjdförhållande med fria höjd krav båtar som passerar.

Bergskärningarna blir ju "gigantiska" med tre slussar i stället för 4. Fin symbolisk present till Thn Stad och turister som går i skogen som komplement till kärlekens gångstig som måste passera nedre portarna. Stigarna tillgänglighet - kvalitet på åsen från söder i Gamledalen till norr mot Olidan är enkla att förstärka. Utsikten kommer bli fantastisk och unik från denna höjd. Hanterbar kostnad dessutom att utföra och underhålla med rätt material.

Trafikverkets svar: Ingen ny hängbro planeras inom projektet. Den befintliga hängbron kommer att kvarstå.

5. Informationstavla och uppdaterade hemsidor är standard inom TRV och i detta projekt extra viktigt med stark påverkan för boende och företag. Viktigt att upphandlingen har med starka krav i de frågor som berör allmänheten och att kommunens representanter medverkar i dessa frågor före upphandlingen är klar. Låt ej entreprenören bestämma och ändra under byggtid för då blir det garanterat problem såvida inte förhållandena blir till "det bättre".

Trafikverkets svar: Synpunkten noteras. Trafikverket kommer löpande informera om projektet och hålla hemsidor uppdaterade.

6. Jo, losshållning berg med sprängningar bör ske på givna tider (inom tidsintervall på någon timma) med gärna 3 dagars framförhållning via info på nätet. Om nu allmänheten märker ngt med de krav som gäller vid projektets losshållning berg.

Tack för att få chansen till dessa spontana kommentarer och lycka till med samrådet och hantering ärendet med alla remiss instanser och MMD.

Trafikverkets svar: *Projektet har en snäv tidplan, men avser att innehålla riktvärden för buller från byggarbetsplatser. Särskilt bullrande arbeten kommer därför att behöva begränsas till särskilda tider.*

4.6.11 Privatperson 11

Yttrandet inkom 2025-03-10 och finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 123. Yttrandet redovisas nedan.

Jag hoppas att ni läser alla synpunkter som kommer in. Jag hör till skaran som anser att det går att bygga nya slussar i befintlig slussled. Argumentet att företagare längs Väneren kommer att byta transportsätt vid längre stängningar av slussleden ger jag inte mycket för. Det går att styra med politiska medel. Jag anser att dagens naturreservat ska bevaras intakt till kommande generationer. Varför tycker jag så?

1. I ert samrådsunderlag framgår att upplevelsen av Älvrums naturreservat kommer att bli starkt påverkad. Ja, så är det. Idag kan du få unika naturupplevelser i en centrumnära naturskogsliknande miljö. Att skogen utgör ena sidan av en kanjon formad av inlandsis och älvar förstärker upplevelsen av att befinna sig i en miljö som de allra flesta svenskar får åka en bit med bil för att uppleva.
2. I den mittersta delen av skogen, ironiskt nog precis där slussleden planeras att gå finns idag en trollskog med krokiga tallar och torrakor. Torrakorna med sin döda ved är livsviktigt för många arter, framför allt hackspettar som är beroende av dessa. Här kan du också finna ett lugn som är svår att hitta i en stadsmiljö. Perfekt för avkoppling för stressade stadsbor och andra som behöver skogens lugn för att må bra. Skogen, ju mer urskogslik den är, är bevisat att påverka psykisk ohälsa på ett positivt sätt. Alla har inte möjlighet att med bil ta sig ut till områden med lika höga naturvärden.
3. I samrådsmaterialet framgår att det pågår diskussioner om att ersätta den skog som förstörs med att inrätta ett naturreservat på annan plats. Det är ett synnerligen konstigt förslag. Det hjälper inte den skog som blir skövad. En skog med höga naturvärden som också framgår av er utredning.
4. Staden Trollhättan har en stark koppling till naturmystik med fallen, kanjonen och den enligt sägen stora sten som vilar längs älvstranden alldeles intill den planerade slussleden. Denna sten som är sprucken i flera delar har under lång tid tjänat som en mötesplats för trollhättebor där det enligt nedteckningar lämnats önskningar för framtiden. Det är även en plats där generationer fiskat, haft picknick och haft kärleksmöten. Stenen ska enligt sägen kastats dit av ett troll från fallfåran. Om slussleden dras här kommer trollhättebornas band till områdets förflutna att brytas för all framtid.

5. Fram till idag har samhällsplanering präglats av att prioritera människans behov. Naturen har setts som en resurs och hanterats som en sak utan egenvärde. Vi ser resultatet med en värld i ekologisk kris, överutnyttjande av naturmiljöer och klimatkris. Vi har glömt att vi är en del av naturen och att det finns en växelverkan mellan vårt mående och den övriga naturens mående. Det är dags att göra rätt och att arbeta med naturen i stället för emot den. Vi behöver bli smartare och inse att den övriga naturen har ett egenvärde och att vi har det tänket vid samhällsplanering. När det gäller slussled i Trollhättan så skulle det innebära att bevara naturmiljön för dess egen skull och att nyttja det som redan är byggt och att förlänga dess livstid. Alltså, bygg i befintlig slussled!

Trafikverkets svar: *Möjligheten att bygga nya slussar i befintligt läge har uteslutits då det medför långvariga avstängningar av slussleden och skulle orsaka en oacceptabel störning för sjötrafiken. Att bygga slussar i nytt läge är därför det enda alternativet. Behovet av nya slussar har fastställts i den nationella planen för transportinfrastruktur 2022-2033.*

Miljökonsekvenser av bygget av den nya slussleden kommer att redogöras för i miljökonsekvensbeskrivningen. Vid omfattande exploateringsprojekt är kompensationsåtgärder en etablerad metod för att ersätta förlusten av naturmiljöer, i enlighet med miljöbalkens bestämmelser.

4.6.12 Privatperson 12

Yttrandet inkom 2025-03-12 och finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 137. Yttrandet redovisas nedan.

Jag anser att Göta Älvs inramning genom Älvrummet av de unikt höga och branta bergen gör skyddsvärdet högt. Ett av FNs delmål för bevarandet av biologisk mångfald säger att 30% av jordens yta ska skyddas, dvs. både mark och vatten. Sverige har enl. SCB 15 % skyddad yta. Detta mål anser jag står över skyddet av industrihistoriska miljöer.

Jag hävdar att det är tekniskt möjligt att genomföra en effektiv ombyggnad av slusstrappan i 1916 års led (sluss 3,4 och 5). Alla tre slussar ska kunna vara i bruk ända fram till dess att den nya, drygt 23 m höga slusskammaren, byggd ovanpå sluss 5, är klar att använda.

Fördelen med att koncentrera sig på sluss 5 är att all byggverksamhet sker mer effektivt på ett ställe och att sluss 4 hamnar under fartygens köl och kan lämnas utan åtgärd.

De nya slussväggarna består av betongelement som lyfts på plats och svetsas samman. Allt arbete kan då ske från slusskammarens utsidor.

Sluss 2 kommer behöva stängas av under ombyggnadstiden, hur länge beror på hur mycket som behöver rivas.

Jag anser att mot bakgrund av att den bef. Vänermax användes under perioden då godsvolymer låg på ca 4 milj. ton per år är det fartygsmått som ska gälla även i framtiden när TRV inte räknar med mer än uppskattad godsvolym på 2,4 miljoner ton år 2045. Göta älvs hela sträckning går genom områden med lera och Vänermax är en fartygsdimension som är beprövad för Göta älv och därmed också rätt ur geologisk synpunkt.

Jag fick veta av Johan Eriksson på Sjöfartsverket att när man ca: 2013 hade en ombyggnadsplan för 1916 års led med två 11,5 m djupa slussar i stället för dagens tre slussar ansåg man att det blev olämpligt att slussa småbåtar i dem. Det ledde till att man med Riksantikvariens godkännande planerade att öppna 1844 års slussar för fritidsbåtar. Två separata slussleder har fördelar, mindre vattenmängder används och hela slussområdet med sina unika höjdskillnader aktiveras och blir i sig ett attraktivt besöksmål.

Trafikverkets svar: *Möjligheten att bygga nya slussar i befintligt läge har uteslutits då det medför långvariga avstängningar av slussleden och skulle orsaka en oacceptabel störning för sjötrafiken. Att bygga slussar i nytt läge är därför det enda alternativet.*

Anläggandet av de nya slussarna i Trollhättan syftar primärt till att upprätthålla den befintliga farledsfunktionen. De planerade åtgärderna innebär en ny och modernare slussanläggning och anpassning av farleden till denna. Slussarna i sig blir dimensionerade för att kunna ta emot större fartyg, men det är inte möjligt att trafikera farleden med större fartyg än idag utan att man också genomför åtgärder i andra delar av älven. Projektet i sig medför således inte någon utökning av fartygstrafiken eller större fartygsstorlekar, men möjliggör för en ökning av Vänermax i framtiden.

4.6.13 Privatperson 13

Yttrandet inkom 2025-03-18 och finns diariefört hos Trafikverket i ärende TRV 2024/130285, handling 140. Yttrandet redovisas nedan.

Vi anser att sådana väldiga bergkrosslager som planeras här i Lextorp inte alls skulle anläggas i närheten av ett tätbebyggt bostadsområde, vilket nu är fallet. Risker är dessutom alldeles för stora med tanke på lerig mark, närhet till dubbeljärnvägsspår, högspänningsledning, fjärrvärmeledningar et cetera.

Till yttrandet har även bifogats yttrande #111 (se avsnitt 4.5.7).

Trafikverkets svar: *Ytan vid Lextorp har befunnits vara den enda yta inom rimligt avstånd dit transporter kan ske utan omlastningar. Verksamheten innebär*

ett visst intrång i naturmiljöer, men kommer att kunna bedrivas utan att riktvärden för buller överskrids. Geotekniska utredningar av ytan har utförts som visar att ytan kan användas för upplag.

Referenser

Trafikverket. (2021). *Samrådsunderlag, Anläggande av slussar Trollhättan, Trollhättans kommun, Västra Götalands län*. Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket. (2023). *Samrådsunderlag, Anläggande av slussar Trollhättan, Trollhättans kommun, Västra Götalands län*. Göteborg: Trafikverket.

Trafikverket och Sjöfartsverket. (2023). *Ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ för slussar i Trollhätte kanal i Trollhättan*. Beslut, ärendenummer TRV 2021/8067, SjöV 23-06276.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se