

Ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ för slussar i Trollhätte kanal i Trollhättan

Bakgrund

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

Ändamål och projektmål

Sjöfarten har potential att avlasta järnvägen och minska andelen transporter med lastbil. Den spelar en viktig roll i det övergripande arbetet med att åstadkomma en långsiktigt hållbar transportsektor och bidrar till att uppnå Sveriges miljömål.

De nya slussarna behövs för att uppfylla dagens behov av sjötrafik, där vissa industrier är helt beroende av sjöfarten för att kunna säkerställa sina transporter, och skapar förutsättningar för att i framtiden kunna flytta över fler transporter från lastbil till sjöfart. Med nya slussar skapas möjligheter att i framtiden trafikera kanalen med större fartyg. Detta bedöms ge minskade transportkostnader för näringslivet i regionen. Nya slussar gynnar även båtturen och den lokala turistnäringen.

Det är centralt för projektet att slussbygget genomförs med minsta möjliga påverkan på sjöfarten under byggtiden, vilket innebär att arbetet i så stor utsträckning som möjligt genomförs med farleden öppen. Avstängningar av sjöfarten får redan under kortare perioder negativa konsekvenser för de företag som använder sig av sjötransport på Väneren.

Trafikverkets och Sjöfartsverkets bedömning är att byggnation av ny slussled i ny sträckning är den enda möjligheten att bibehålla och utveckla Vänersjöfarten.

Studerade alternativ

För den nya slussanläggningen har flera alternativ utretts och utvärderats för att hitta det alternativ som medför minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad i kombination med beaktande av övriga samhällsintressen. Med utgångspunkt i detta har flera alternativa lösningar studerats och av olika anledningar valts bort under planeringsarbetet i detta och tidigare skeden.

Nollalternativ

Nollalternativet är ett jämförelsealternativ som visar en sannolik utveckling fram till år 2040 om projektet inte genomförs. I de flesta projekt innebär nollalternativet att den befintliga anläggningen underhålls och kan fortsätta fungera. Detta är inte möjligt för slussarna i Trollhätte kanal, utan där kommer den allmänna farleden mellan Västerhavet och Väneren att avlysas permanent då befintliga slussar stängs. Nollalternativet innebär således att hela slussleden från Lilla Edet via Trollhättan till Vänersborg stängs och dammsäkras, samt att all såväl kommersiell som fritidsbåtstrafik genom slussarna kommer att upphöra.

Bortvalda alternativ

Under utformandet och lokaliseringen av korridorer har ett flertal alternativ tagits fram, utvärderats och valts bort eftersom alternativen varit mindre fördelaktiga, haft för stora negativa konsekvenser på natur och kultur samt dålig målpuppfyllelse.

Nybyggnation helt eller delvis i befintlig sträckning har valts bort då det skulle innebära en flerårig avstängning av sjöfarten vilket inte är förenligt med riksintressets krav på framkomlighet och funktion.

Flera alternativ med sträckningar i området med 1800 och 1844 års slussar har valts bort då de bedöms medföra stora negativa konsekvenser för de värden som ligger till grund för riksintresset för kulturmiljövård och det statliga byggnadsminnet.

Alla studerade alternativ presenteras i bilagd karta.

Genomförbara alternativ

Två alternativ, Nord och Syd, bedöms som genomförbara där Trafikverket och Sjöfartsverket förordar alternativ Nord utifrån nedan bedömning.

Slussbygget ska utifrån projektets mål genomföras med minsta möjliga påverkan på sjöfarten under byggtiden, vilket innebär att arbetet i så stor utsträckning som möjligt genomförs med farleden öppen. Alternativ Syds sträckning går parallellt med och i omedelbar närhet till befintliga slussar, som på grund av sitt dåliga skick är känsliga för yttre påverkan. Dessutom berörs Bergkanalen på en längre sträcka än för alternativ Nord. Alternativ Syd skulle därför medföra mer omfattande avstängningar för sjöfarten.

Alternativ Syd medför också större negativ påverkan på kulturhistoriska värden av riksintresse och det statliga byggnadsminnet jämfört med alternativ Nord.

Oavsett alternativ kommer slussprojektet att innebära ett stort massöverskott bestående av i huvudsak berg. För alternativ Nord bedöms volymen överskottsmassor bli hälften så stor som för alternativ Syd. Detta medför att energianvändningen och klimatbelastningen för alternativ Nord blir lägre jämfört med alternativ Syd.

Byggtiden för alternativ Nord bedöms bli kortare än för alternativ Syd – 5 år jämfört med 8 år. Störningar på omgivningen pågår under kortare tid och påverkar färre boende än i alternativ Syd. Alternativ Nord innebär mindre markintrång, vilket medför att färre bostäder behöver lösas in. Alternativ Nord bedöms få en lägre anläggningskostnad än alternativ Syd, 3,0 miljarder kronor jämfört med 4,6 miljarder kronor.

Samråd

Anläggande av nya slussar är vattenverksamhet som kräver tillstånd från mark- och miljödomstolen. Samråd kring lokalisering i Trollhättan har hållits vid två tillfällen, den 22 november 2021 till den 20 februari 2022 och nu senast den 11 september 2023 till den 15 oktober 2023. Samrådskretsen har omfattat Trollhättans stad, myndigheter, företag, organisationer, allmänhet samt enskilda som kan antas bli särskilt berörda.

Under samrådstiden hösten 2023 har 58 yttranden inkommit från myndigheter och organisationer och 288 yttranden från allmänheten.

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen skriver i sitt yttrande: "Utifrån det underlag som tagits fram hittills bedömer Länsstyrelsen att det finns mycket som talar för att alternativ Nord sammantaget bör vara det bästa alternativet."



Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet ser det som positivt att Trafikverket och Sjöfartsverket nu tydligt förordar alternativ Nord. Riksantikvarieämbetet delar de bedömningar som presenteras i samrådsunderlaget och står fast vid det de framfört i tidigare yttranden, det vill säga att en lokalisering av ny slussled i den södra delen av Trollhättans kanal- och slussområde inte är framkomlig utifrån skyddet för det statliga byggnadsminnet.

Trollhättans stad

Trollhättans stad delar Trafikverkets bedömning gällande förordande av alternativ Nord. Motivet är en samlad bedömning av en större total samhällsnytta i kombination med de lägre riskerna för negativ påverkan på klimat och boendemiljö. Staden delar bilden av att alternativ Nord bedöms ge större möjligheter att utveckla och stärka det befintliga slussområdet som ett viktigt besöksmål, med möjligheter att skapa ytterligare värden för invånarna i Trollhättan. Trollhättans stad lyfter också särskilt behovet av ytterligare utredningar kring masshantering, påverkan under byggtiden och utveckling av området efter byggnation samt kompensationsåtgärder.

Nio myndigheter har avstått från att lämna synpunkter. Resterande berörda myndigheter har sammantaget en till övervägande del positiv eller neutral inställning till Trafikverkets förordade alternativ.

När ställningstagandet är undertecknat kan nästa skede med detaljprojektering inom vald korridor Nord påbörjas. När detaljprojektering av slussanläggningen med tillhörande anordningar är klar kan miljökonsekvenser klarläggas och redovisas till kommande avgränsningssamråd.

Planer och bestämmelser

Översiktsplanen i Trollhättan tar upp att effektiv och säker sjöfart ska möjliggöras samt belyser vikten av att bevara och utveckla fall- och slussområdet. Sträckning för nya slussar redovisas schematiskt i översiktsplanen söder om befintliga slussar vilket i dagsläget inte är förenligt med sträckningen inom korridoren för alternativ Nord. Trollhättans stad arbetar för tillfället med en så kallad planeringsstrategi och beslut om framtagande av ny översiktsplan förväntas tas under hösten 2023 med motiveringen att den nuvarande översiktsplanens långsiktiga perspektiv gradvis har frångåtts i takt med att kommunen byggts ut tillsammans med lagändringar, ändrade planeringsförutsättningar och nya kommunala ambitioner. Trafikverket och Sjöfartsverket kommer att föra en dialog med Trollhättans stad i syfte att samverka i arbetet med den översiktliga planeringen för slussområdet.

Ställningstagande

Trafikverket har utarbetat lokaliseringsalternativ och tagit fram samrådsredogörelse för slussar i Trollhätte kanal i Trollhättan. Det har inte inkommit synpunkter under samrådet som gör att Trafikverket skulle ändra sitt förordande om att gå vidare med alternativ Nord.

Projektet kommer att drivas vidare där samrådsunderlagets alternativ Nord ska ligga till grund för den fortsatta planeringen inför ansökan om tillstånd för vattenverksamhet.

Ställningstagandet bygger på Trafikverkets och Sjöfartsverkets samlade bedömning av alternativens effekter och konsekvenser samt i vilken utsträckning de bäst uppfyller projektets ändamål och projektmål med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad samt med beaktande av övriga samhällsintressen.

Övriga redovisade alternativ avfärdas från fortsatt planering.



Riktlinjer för fortsatt arbete

I den fortsatta planeringen kommer utformning inom den valda korridoren detaljstuderas och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) kommer att tas fram. Tillståndsprövningen innebär att fyra olika riksintressen (naturmiljö, kulturmiljö, friluftsliv och kommunikation) ställs mot varandra, där utbyggnad av slussarna representerar riksintresse för kommunikation. MKB:n ska därför visa dels varför åtgärden skulle medföra den bästa långsiktiga hushållningen av mark- och vattenområdet, dels hur de negativa konsekvenserna i mesta möjliga mån kan reduceras, och kompenseras. Nedan visas områden där vidare utredningar, frågeställningar och möjligheter ska beaktas i det fortsatta arbetet.

- Klimatpåverkan och klimatanpassning
- Masshantering
- Dammsäkerhet
- Risker för olyckor i både bygg- och driftskede
- Boendemiljö
- Buller, vibrationer och luftkvalitet
- Detaljplaner
- Naturmiljö
- Artskydd
- Kulturmiljö
- Landskapsbild
- Friluftsliv
- Geoteknik
- Föroreningar i mark och sediment
- Grundvatten



Övriga upplysningar

Detta ställningstagande om lokalisering kan ej överklagas särskilt utan ingår i prövningen som helhet.

Göteborg 2023-12-08

Norrköping 2023-12-08

Jörgen Einarsson
Regional direktör
Trafikverket region Väst

Joel Smith
Stf. generaldirektör
Sjöfartsverket

Bilagor:

- Samrådsunderlag, val av lokalisering, datum 2023-09-11
- Samrådsredogörelse, datum 2023-12-06
- Karta som redovisar vald korridor
- Karta över studerade alternativ

Karta som redovisar vald korridor



Karta över studerade alternativ

