

Samrådsredogörelse till ansökan om tillstånd enligt miljöbalken

Slussar i Trollhätte kanal

Anläggande av ny sluss med mera i Lilla Edet

Lilla Edets kommun, Västra Götalands län



Trafikverket

Postadress: Vikingsgatan 4, 411 01 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse till ansökan om tillstånd enligt miljöbalken,
Slussar i Trollhätte kanal, Anläggande av ny sluss med mera i Lilla Edet, Lilla Edets
kommun, Västra Götalands län

Författare: WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2024-09-20

Ärendenummer: TRV 2022/121060

Kontaktperson: Lars Johansson, Trafikverket

Foto: WSP Sverige AB (om inget annat anges)

Illustration: WSP Sverige AB (om inget annat anges)

Innehåll

Bilagor	5
1 Inledning	6
2 Syfte	7
3 Avgränsningssamråd	8
3.1 Samrådskrets	8
3.2 Samrådets genomförande	8
3.2.1 Skriftligt samråd	9
3.2.2 Samråd via annons.....	11
3.2.3 Samråd via öppet hus.....	11
3.2.4 Samrådsmöte med länsstyrelsen.....	12
4 Inkomna synpunkter	14
4.1 Länsstyrelsen i Västra Götalands län.....	14
4.1.1 Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen	14
4.1.2 Kompensationsåtgärder.....	14
4.1.3 Kommunala planer.....	14
4.1.4 Kulturmiljö.....	14
4.1.5 Naturmiljö	15
4.1.6 Vattenmiljö.....	15
4.1.7 Materialval	16
4.1.8 Miljökvalitetsnormer för luft	17
4.1.9 Masshantering	17
4.1.10 Buller	17
4.1.11 Transporter av farligt gods	17
4.1.12 Allmänhetens säkerhet	17
4.1.13 Klimatförändringar och översvämningsrisk.....	17
4.1.14 Dammsäkerhet	18
4.1.15 Projektets svar	18
4.2 Kommunerna.....	19
4.2.1 Göteborgs stad (Kretslopp och vatten).....	19
4.2.2 Göteborgs stad (Exploateringsförvaltningen)	21
4.2.3 Göteborgs stad (Stadsbyggnadsförvaltningen)	22

4.2.4 Göteborgs stad (Miljöförvaltningen)	22
4.2.5 Kungälv kommun	23
4.2.6 Lilla Edets kommun	24
4.2.7 Vänersborgs kommun.....	30
4.3 Övriga statliga myndigheter och organisationer	31
4.3.1 Försvarsmakten	31
4.3.2 Kustbevakningen	31
4.3.3 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.....	32
4.3.4 Riksantikvarieämbetet	32
4.3.5 Statens Geotekniska Institut (SGI).....	32
4.3.6 Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)	33
4.3.7 SMHI	33
4.3.8 Svenska Kraftnät	33
4.3.9 Transportstyrelsen	33
4.3.10 Norra Älvsborgs Räddningstjänstförbund.....	34
4.3.11 Strömma Turism & Sjöfart AB	34
4.3.12 Telia Company AB.....	35
4.3.13 Vattenfall Eldistribution AB.....	35
4.3.14 Vattenfall Vattenkraft AB.....	36
4.3.15 Göta älvs vattenråd.....	36
4.3.16 IK Bergaström.....	37
4.4 Enskilda synpunkter	38
4.4.1 Boende som gränsar till Ström 1:65.....	38
4.4.2 Boende längs väg 2022/Göteborgsvägen	38
4.4.3 Privatperson	39
4.4.4 Ägare till fastigheten Ström 2:36.....	39

Bilagor

1. Sändlista (samråds-krets)
2. Samrådsunderlag 2024-05-02
3. Informationsbrev till fastighets- och ledningsägare
4. Informationsbrev till myndigheter med flera
5. Kungörelseannons i TTela 2024-05-04
6. Kungörelseannons i Alekuriren vecka 18
7. Presentation från öppet hus 14 och 15 maj 2024
8. Presentation från samrådsmöte med länsstyrelsen den 21 maj 2024
9. Anteckningar från samrådsmöte med länsstyrelsen den 21 maj 2024
10. Inkomna yttranden
 - 10.1 Yttrande Länsstyrelsen Västra Götaland 2024-06-03
 - 10.2 Yttrande Göteborg stad, Kretslopp och vatten 2024-05-31
 - 10.3 Yttrande Göteborgs stad, Exploateringsförvaltningen 2024-06-03
 - 10.4 Yttrande Göteborgs stad, Stadsbyggnadsförvaltningen 2024-06-03
 - 10.5 Yttrande Göteborg, stad Miljöförvaltningen 2024-06-20
 - 10.6 Yttrande Kungälv kommun 2024-06-10
 - 10.7 Yttrande Lilla Edets kommun, samhällsnämndens yttrande 2024-07-03
 - 10.8 Yttrande Vänersborgs kommun 2024-05-31
 - 10.9 Yttrande Kustbevakningen 2024-05-24
 - 10.10 Yttrande MSB 2024-05-27
 - 10.11 Yttrande Statens Geotekniska institut 2024-06-03
 - 10.12 Yttrande Transportstyrelsen 2024-05-31
 - 10.13 Yttrande Strömme Turism och Sjöfart 2024-05-20
 - 10.14 Yttrande Vattenfall Eldistribution AB 2024-05-29
 - 10.15 Yttrande Vattenfall Vattenkraft AB 2024-06-03
 - 10.16 Yttrande Göta älvs vattenråd 2024-06-13

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 enligt miljöbalken för anläggande av en ny sluss i Lilla Edet. Den nya slussen är nödvändig för farleden mellan Vänern och havet eftersom den befintliga slussen närmar sig slutet av sin tekniska livslängd. 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.

Slussen i Lilla Edet är belägen längs Trollhätte kanal i Göta älv. Den nya slussanläggningen, i form av en triangelsluss, planeras något väster om den befintliga slussen på den västra stranden. Arbeten kommer även att utföras i den befintliga farleden på en sträcka om cirka 1,1 km för att anpassa farleden till den nya slussen. Väntelägen, ledverk och andra konstruktioner anläggs i anslutning till slussen. Den befintliga slussen kommer att tas ur bruk, stängas och säkras. I Lilla Edet förekommer lerjordar med risk för skred omkring slussen och farleden. De nya slänterna stabiliseras därför genom avschaktning i terrasser som förstärks med kalkcementpelare.

2 Syfte

Syftet med detta avgränsningssamråd är 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 sammanställs alla inkomna synpunkter och bemöts 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 sådant 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 samråd angående lokaliseringen av den nya slussanläggningen i Lilla Edet.¹ Utifrån det som framkom i det inledande samrådet har projektet bedömt att den valda lokaliseringen, alternativ Väst, är den mest lämpliga.

Det avgränsningssamråd som denna samrådsredogörelse avser behandlade utformningen av slussanläggningen i den valda lokaliseringen och miljöpåverkan från denna.

3.1 Samrådsrets

I samrådsretsen ingår bland annat länsstyrelsen, tillsynsmyndigheter och de enskilda, som kan antas bli särskilt berörda av en ny slussanläggning såsom fastighetsägare, ledningsägare och närboende med flera. Vidare ingår statliga myndigheter, kommuner och den allmänhet som kan antas bli berörda. Under samrådsprocessen informerades Trafikverket myndigheter, organisationer och enskilda som kan bli berörda för att få ta del av deras synpunkter och kunskap.

Vilka som har fått samrådsinformationen som ett direktutskick framgår av sändlistan i Bilaga 1 samt av Figur 1 nedan.

3.2 Samrådets genomförande

Samrådet för den nya slussen i Lilla Edet genomfördes skriftligt, via annonsering samt genom öppet hus, vilket redogörs för närmare nedan. Med länsstyrelsen genomfördes även ett samrådsmöte, som också redogörs för närmare nedan.

Samrådstiden var mellan den 7 maj och 2 juni 2024. Några instanser begärde och fick dock förlängd tid för att inkomma med synpunkter (som längst till 30 juni).

¹ Trafikverket, 2021. Samrådsredogörelse. Anläggande av sluss Lilla Edet. 2021-08-31. Ärendenummer TRV 2021/8064.

Inför samrådet togs ett samrådsunderlag fram, som publicerades på projektets webbsida: trafikverket.se/slussaritrollhattekanal. Underlaget fanns också i pappersformat på Medborgarservice i Kommunhuset, Järnvägsgatan 12, Lilla Edet. Samrådsunderlaget framgår av Bilaga 2.

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 2024/46089.

3.2.1 Skriftligt samråd

Skriftligt samråd genomfördes genom att ett informationsbrev (Bilaga 3) skickades ut till samtliga privatpersoner och fastighetsägare inom den gröna linjen, se Figur 1. 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.



Figur 1. Karta över det område inom vilket information om samrådet skickades till privatpersoner och fastighetsägare (grön linje).

Samrådsinformationen skickades också till myndigheter (19 st.) och kommuner (6 st.), intresseorganisationer och företag (40 totalt) samt rättighetshavare (17 st.) som ansågs vara berörda, se Bilaga 4.

Ledningsägare erbjöds i samband med utskicket ett digitalt möte med Trafikverket för dialog om hanteringen av berörda ledningar. Den 13 maj hölls möte med Vattenfall Elddistribution, Lilla Edets VA avdelning, Trollhättans Energi och Global Connect. Den 15 maj hölls möte med Hjärtum Ekonomiska elförening.

Vilka som har fått samrådsinformationen framgår av sändlistan i Bilaga 1 samt av Figur 1 nedan.

3.2.2 Samråd via annons

Samrådet annonserades i ortspressen genom att kungörelsen publicerades i TTela den 4 maj 2024 och i Alekuriren vecka 18. Annonsernas utformning framgår av Bilaga 5 och 6.

Ytterligare annonsering genomfördes digitalt via digitala banners (se Figur 2) på flertalet webbsidor mellan perioden 7–15 maj 2024. Dessa digitala banners har varit geostyrda, vilket betyder att den som vistas i området runt Lilla Edet och går in på en av dessa hemsidor kommer att se annonsen. Följande webbsidor/medier användes för detta ändamål:

Aftonbladet

Alingsås Kuriren

Alingsås Tidning

Bohusläningen

Göteborgs-Posten

Hallands Nyheter

Härryda Posten

Klart.se

Kungsbacka-Posten

Kungälv-Posten

Lerums Tidning

Mark Posten

Mölnbals-Posten

Partille Tidning

ST Tidningen

Strömstads Tidning

SVD

TTELA

Tv.nu



Figur 2. Bild av den digitala bannern som användes för den geostyrda annonseringen.

3.2.3 Samråd via öppet hus

Öppet hus hölls för de som ville få information och ställa frågor om projektet, i Kulturhuset Eden, Göteborgsvägen 61, Lilla Edet, den 14 och 15 maj 2024 kl. 17-19.

Omkring 15 besökare kom per kväll. Medverkande från Trafikverket var projektledare Lars Johansson, geotekniker Andris Vilumsons, markförhandlare Patricia Ahonen och kommunikatör Annakarin Thelin samt från Sjöfartsverket projektledare Johan Eriksson. Från Lilla Edets kommun deltog Anna Berlin, enhetschef stadsmiljö, och Maria Wageland, enhetschef planering och exploatering.

Presentationen som visades upp under det öppna huset framgår av Bilaga 7. Sammanfattningsvis presenterade Trafikverket information rörande vilka konsekvenser den nya slussen får för människa och natur, att alla som vill kan lämna synpunkter, hur synpunkter kan lämnas och vad som händer efter samrådet.

Det presenterades även information om lerjordar i Lilla Edet som innebär risk för skred omkring slussen och farleden. För att minska risken för skred kommer det vidtas flera stabilitetshöjande åtgärder.

- Avschaktning där slänterna utformas som en eller flera terrasser
- Slänternas lutning är inte brantare än 1:2
- Kalkcementpelare förbättrar lerans egenskaper

Det trettiotal besökare som deltog under de öppna husen ställde frågor och framförde funderingar till projektet och kommunens representanter. Samtalen var mestadels av övergripande karaktär och präglades av ett positivt intresse för projektet.

De frågor som ställdes handlade om hur omgivningen kommer att se ut när den nya slussen är byggd, hur Slottsparken och dess funktioner kommer att påverkas, vad som händer om ett närliggande bostadshus skulle få sättningsskador, hur Lilla Edet-borna kommer att kunna passera den nya slussen och hur kvicklera och risk för skred hanteras. Det kom även frågor om masstransporter och nya transportvägar, inlösta hus och om vad som händer med Sjöfartsverkets lotsbyggnad och den gamla slussvaktarbostaden.

Alla frågor finns det inte svar på ännu, men projektet kunde bland annat meddela att Lilla Edet-borna kommer att kunna gå över slussporten på samma sätt som i dag men att det inte blir någon biltrafik, att inlösta byggnader kommer att rivs under 2024 och 2025 och att projektet för en dialog med Lilla Edets kommun om huruvida Sjöfartsverkets byggnader kan placeras i Slottsparken.

3.2.4 Samrådsmöte med länsstyrelsen

Tillståndsansökan för den nya slussen omfattar framför allt vattenverksamhet. Eftersom länsstyrelsen är tillsynsmyndighet för vattenverksamhet hölls ett särskilt samrådsmöte (myndighetssamråd) med länsstyrelsen den 21 maj 2024. Presentationen från mötet framgår av Bilaga 8 och mötesanteckningar finns i Bilaga 9.

Länsstyrelsen lämnade även skriftliga synpunkter den 31 maj 2024, vilka redogörs för under avsnitt 4.1.

4 Inkomna synpunkter

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

4.1 Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Länsstyrelsen har i sitt samrådsyttrande den 2024-05-31 sammanfattningsvis lämnat följande synpunkter. Yttrandet framgår i sin helhet av Bilaga 10.1.

4.1.1 Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen

Länsstyrelsen anser att MKB:n ska omfatta samtliga relevanta miljökonsekvenser, inklusive konsekvenser av vattenverksamheten, landverksamheter, transporter och masshantering, för att ge en helhetsbild av miljöpåverkan. Dessutom bör MKB beskriva andra planerade arbeten i Göta älvs strandzon i Lilla Edet, som åtgärder på vattenkraftverket och planerade skred- och erosionssäkringsåtgärder, för att bedöma kumulativa effekter.

4.1.2 Kompensationsåtgärder

Länsstyrelsen anser att kompensationsåtgärder bör övervägas för att hantera intrång i allmänna intressen som verksamheten orsakar. Konkreta förslag på dessa åtgärder ska redovisas i ansökan.

4.1.3 Kommunala planer

Området kring slussen påverkas av två gällande detaljplaner, varav en är under ändring. Länsstyrelsen anser det är viktigt att detaljplanen avgränsas så att nödvändiga åtgärder ryms inom dess gränser.

4.1.4 Kulturmiljö

Fornlämningar: Länsstyrelsen värdesätter bevarandet av tre äldre generationers slussleder inom Lilla Edet. Byggnationen påverkar temporärt några fornlämningar, vilket är tillståndspliktigt enligt 2 kap. kulturmiljölagen (KML). Omgestaltningen av Inlandsön innebär en mer permanent förändring, och Trafikverket uppmanas söka tillstånd för ingrepp i berörda fornlämningar. Länsstyrelsen vill att MKB presenterar detaljerade förslag för Inlandsöns gestaltning.

Byggnader: Länsstyrelsen anser att en byggnadsantikvarisk inventering och värdering behövs för all bebyggelse som påverkas av slussbyggnationen. Förberedelser bör göras för att flytta byggnader som hör till slussområdet men ligger i vägen för nybyggnationen.

4.1.5 Naturmiljö

Miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och detaljeringsgrad:

Projektet påverkar värdefulla lövskogsmiljöer nära Göta älvs strandområde och slussområdet. Länsstyrelsen anser att MKB måste belysa den kumulativa påverkan av planerade arbeten, inklusive anläggande av slussar, geotekniska förstärkningsåtgärder samt andra arbeten i Göta älvs strandzon i Lilla Edet, särskilt åtgärder på vattenkraftverket och skred- och erosionssäkringsåtgärder.

Skyddade arter: Trafikverket har identifierat att området för de nya slussarna är habitat för skyddade djurarter (fåglar, fladdermöss och groddjur). En fördjupad artskyddsutredning pågår, vilket Länsstyrelsen ser positivt på. Sedan senaste samrådet (maj 2021) har artskyddsförordningen ändrats, och utredningen måste följa de nya bestämmelserna.

Länsstyrelsen vill ha svar på följande i MKB, med avseende på skyddade arter:

1. Förekomst av skyddade arter i områden för planerade åtgärder och hur störningar eller skador kan minimeras.
2. Förutsättningar för skyddade arter (enligt 4 och 4 a §§ artskyddsförordningen) att tillgodose sina behov i närområdet om deras habitat förloras. Närområdet ska avgränsas utifrån den berörda artens lokala revir eller hemområde.
3. Om åtgärden orsakar störning (buller, mänsklig aktivitet, habitatförstörelse) och hur detta påverkar bevarandet av fågelpopulationer samt om skyddsåtgärder kan leda till att störning uteblir eller minimeras.
4. Risk för att lokala populationer av skyddade arter genom (6, 8 och 9 §§ artskyddsförordningen) försvinner och hur påverkan kan minimeras eller undvikas.

Om förbuden i artskyddsförordningen inte kan undvikas, krävs dispens (enligt 14 eller 15 §§ artskyddsförordningen). Dispens medges endast om ingen annan lösning finns och det inte försvårar artens bevarandestatus. MKB ska även redovisa kompensationsåtgärder för intrång i allmänna intressen om dispens krävs.

4.1.6 Vattenmiljö

Påverkan på vattenkvaliteten i Göta älv: Planerade markstabilitets- och muddringsarbeten samt hantering av länshållningsvatten är omfattande och kräver noggrann utredning av arbetsmetoder och skyddsåtgärder för att begränsa grumling och föroreningsspridning. Höga flöden ökar risken för spridning av material och föroreningar, vilket kan kräva att vissa arbeten undviks vid höga flöden.

Länsstyrelsen anser att basiskt läns hållningsvatten och utsläpp av sexvärt krom från gjutning och arbete med KC-pelare är miljörisker som behöver hanteras och kontrolleras, inklusive pH-justering innan utsläpp. Tidigare arbete på regleringsdammen visade på bakström och förhöjda pH-värden, vilket bör beaktas vid vattenkvalitetskontroll och påverkan på kommunens vattentäkt.

Eventuella bränsletankar och behållare med miljöfarligt innehåll bör förvaras säkert för att undvika stöld, sabotage och föroreningar, med ett tillräckligt skyddsavstånd till Göta älv.

Buller i vattenmiljön: Omfattande spontarbeten behöver utföras och länsstyrelsen anser att bullernivåer i vattnet bör beskrivas samt minimeras genom lämpliga arbetsmetoder.

Vattenströmning vid tömning och uppfyllnad av sluss: Länsstyrelsen vill att inflöde och utflöde vid tömning och fyllning av slusskammaren bör anges, och risk för lokal miljöpåverkan samt påverkan på fiskars beteende bör beskrivas.

Utformning av naturmiljöer: Samrådsunderlaget visade att det finns möjligheter att skapa nya erosionskydd med naturanpassningar, återställa bottenmiljöer och återetablera växter, och Länsstyrelsen anser att detta bör utnyttjas. Länsstyrelsen betonar vikten av att utforma botten- och strandmiljöerna med naturvårdshänsyn, och föreslår att delar av erosionskyddet täcks med naturligt eller naturliknande material, men avråder från att täcka stora ytor med naturstenmaterial på grund av dess begränsade tillgång.

Miljö kvalitetsnormer för vattenförekomster: Planerade åtgärder kommer att påverka det morfologiska tillståndet. Parametrar som konnektivitet och svämplan kommer att utredas vidare. Länsstyrelsen anser att påverkan på bottensubstrat, vattendragets strukturer och kanter också bör beskrivas.

Länsstyrelsen bedömer att åtgärder bör vidtas för att skapa gynnsamma fysiska förhållanden för djur- och växtliv. Utformningen av bottensubstrat, strukturer och kanter är viktigt för biologisk mångfald. Möjligheter för att tillåta viss förekomst av död ved i vattendragets kanter och strandzoner bör utredas. Utformningen av botten- och kantzoner ska ingå i miljökontrollprogrammet.

4.1.7 Materialval

Länsstyrelsen avser att nya ledverk, kajer och pålbryggor bör byggas med material som har minimal miljöpåverkan, och impregnerat trä bör undvikas så långt som möjligt för att begränsa miljögiftspåverkan i Göta älv.

4.1.8 Miljökvalitetsnormer för luft

Länsstyrelsen informerar att det finns nya gränsvärden på gång för luftkvalitet, vilket tyder på en skärpt lagstiftning för renare luft i Europa. Eventuell påverkan från dammning vid hälsopåverkande luftutsläpp bör också beskrivas.

4.1.9 Masshantering

På grund av projektets generering av stora mängder massor bedömer länsstyrelsen att det bör finnas en masshanteringsplan för att specificera mottagare och slutmottagare av massorna. Länsstyrelsen befarar att vissa massor kan vara olämpliga på grund av föroreningar och föreslår det ska finnas områden för hantering och sortering för att dirigera massorna till lämpliga mottagare. Om det finns behov av en särskild inertdeponi påminner länsstyrelsen om att det är tillståndspliktigt.

Länsstyrelsen anser att eventuell användning av massor för markmodellering på Inlandsön bör motiveras, och hänsyn till framtida fiskvandringar och fågelliv bör tas.

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

4.1.10 Buller

Beskrivning av bullerskydd behöver enligt länsstyrelsen beskrivas ifall det behövs skydd för närliggande bostäder och känsliga verksamheter.

4.1.11 Transporter av farligt gods

Risker inom 150 meter från farled utreds enligt länsstyrelsens riktlinjer.

Länsstyrelsen vill dock att en riskbedömning och eventuella åtgärder också ska beskrivas i kommande handlingar.

4.1.12 Allmänhetens säkerhet

Länsstyrelsen vill att risken för olyckor och allmänhetens säkerhet ska beskrivas i kommande MKB. Nödvändiga skyddsåtgärder ska också beskrivas och säkerställas vid behov.

4.1.13 Klimatförändringar och översvämningsrisk

Risker kopplade till översvämningsrisker och lämpliga säkerhetsåtgärder ska utredas enligt samrådsunderlaget. Länsstyrelsen vill att konsekvenserna och behovet av åtgärder vid översvämningsrisker ska beskrivas som komplement till detta.

4.1.14 Dammsäkerhet

Länsstyrelsen anser att dammsäkerhet måste beaktas vid säkring av befintlig sluss och vid utformning av dammkonstruktion för den nya slusskammaren. Kontroll och skyddsåtgärder krävs för att hantera risker relaterade till vibrationer och dammsäkerhet.

4.1.15 Projektets svar

Projektet noterar synpunkterna och kommer i möjligaste mån att beakta dem i MKB.

I området för den ansökta verksamheten finns redan idag finns en slussanläggning och farled samt en anläggning för vattenkraftproduktion. I MKB kommer påverkan under anläggningsskedet och den förändring som kan förväntas i driftskedet att beskrivas.

Avseende kompensationsåtgärder kommer projektet att genomföra anpassningar, skadeförebyggande åtgärder och återställningar. Kompensationsåtgärder i juridisk mening genomförs också, men är en mindre del av det totala antalet åtgärder som genomförs för att begränsa påverkan på miljön. Åtgärderna kommer beskrivas i MKB.

Projektet kommer att säkerställa att den ansökta verksamheten inte strider mot gällande detaljplan.

Byggnadsantikvarisk inventering har genomförts inom projektet och finns redovisat bland annat i projektets kulturarvsanalys.

Åtgärder för att rena byggdagvatten och länshållningsvatten kommer att redovisas av projektet i MKB. Tekniken baseras i första hand på sedimentationsdammar med oljeavskiljning. Grumling orsakad av muddring och eventuella skyddsåtgärder avseende grumling kommer också att redovisas i MKB. Som underlag används en matematisk modell som beräknar partikelspridning vid olika vattenflöden i Göta Älv, vilket även innefattar höga flöden där vissa arbeten kan behöva undvikas på grund av ökad risk för spridning av material och föroreningar.

Avseende naturanpassade erosionsskydd har utredningar utförda efter samrådet visat på minskade möjligheter att naturanpassa erosionsskydden. Anpassningar kommer dock att göras där så är möjligt. Projektet avser att fysiskt återställa och förstärka naturvärden i några utvalda strandpartier. Åtgärderna koncentreras till ett fåtal områden där de bedöms ge högst biologisk nytta. Själva utformningen av botten- och kantzoner ingår inte miljökontrollprogrammet. Kontrollprogrammet kommer avse kontroll framför allt under anläggningsskedet, och i driftskede för de aspekter där så är lämpligt.

Avseende möjligheten att tillåta viss förekomst av död ved i vattendragets kanter är projektets bedömning att det inte kommer fungera på grund av undervattenströmmar och svallvågor.

Avseende länsstyrelsens yttrande om materialval meddelar projektet att gällande lagar och regler om kemiska produkter kommer att följas. Produktvals- och försiktighetsprincipen tillämpas, översiktligt kommer att beskrivas i MKB. Upphandlad entreprenör kommer följa Trafikverkets riktlinjer för vilka kemiska produkter och material som ska minska, fasas ut eller förbjudas.

Hantering av massor är en central del av projektet och en masshanteringsplan kommer att tas fram. En sådan behöver inte nödvändigtvis ange fastställd mottagare, utan är bara just en plan.

Risker kopplade till farligt gods kommer att beröras i MKB, men enbart de förändringar som ansökta åtgärder innebär, eftersom driften av farleden inte omfattas av ansökan.

Dammsäkerhet beaktas vid konstruktionen och beskrivs kort i den tekniska beskrivningen. Tillståndsansökan omfattar inte hur dammsäkerhet hanteras i driftskedet och den konsekvensutredning avseende dammsäkerhetsklass som ska ges in till länsstyrelsen.

4.2 Kommunerna

Nedan följer de viktigaste synpunkterna från berörda kommuner och projektets svar.

4.2.1 Göteborgs stad (Kretslopp och vatten)

Göteborgs stad har yttrat sig 2024-05-29 via förvaltningen Kretslopp och vatten på delegation från Kretslopp och vattennämnden. Yttrandet framgår i sin helhet av Bilaga 10.2.

Kretslopp och vatten yttrar sig utifrån råvattensynpunkt, både för påverkan under byggskede och när slussen är i drift. De ser vikten av och stödjer byggandet av en ny sluss i Lilla Edet, men menar att råvatten-kvalitet och stabilitet i älven måste säkras. Vidare anser Kretslopp och vatten att:

- Grumling i både byggskede och vid drift av de större slussarna behöver utredas ytterligare, och därefter föreslå skyddsåtgärder för att i så stor grad som möjligt minimera grumling och därigenom föroreningsspridning.
- Kompensationsåtgärder för en ökad fartygstrafik med större fartyg på Göta älv kan bli aktuellt. Hur detta påverkar grumling, erosion, skredrisk, risk för olycka och naturmiljön behöver utredas för hela älven.

- Det ska framgå i ansökan om åtgärderna påverkar tappning och flödet i Göta älv.

Kretsloppen och vatten hänvisar till tidigare samrådsunderlag, att det angavs att djupgåendet i farleden planeras bli oförändrat 5,4 meter. Detta behöver förtydligas i kommande ansökan, då det har betydelse för fartygens påverkan, eftersom större fartyg drar med sig mer bottensediment.

Vidare delas synpunkten att resultat från provtagning och föreslagna skyddsåtgärder avseende föroreningar av jord och sediment är av särskilt intresse. För att få en tydligare bild av föroreningar i mark och sediment, och därmed risk för spridning, bör analys av PAH:er, EU-prioämnen, Särskilt Förorenade Ämnen, PFAS och PFAS 21 ingå i kommande undersökningar. Resultaten från dessa provtagningar behöver vara med som aspekt i utredningar kring grumling och därmed spridning av föroreningar.

Kretslopp och vatten menar att det behöver ses över och säkerställas utom tvivel att intaget till Lilla Edets vattenverk inte ska nås av grumlingarna, då vattenverkets process har svårt att hantera ökad turbiditet. Vidare behöver det klargöras hur mycket grumling som start och stopp för fartygen kan komma att ge upphov till, då även detta kan ge grumling till Lilla Edets vattenverk.

Kretslopp och vatten vill ta del av resultaten från kontrollprogrammet under byggfasen, och vara en dialogpart i utvärderingen, samt bör det finnas förslag på kontrollpunkter som kan tydliggöra påverkan, och analys av bland annat turbiditet, pH och oljeindex tillsammans med relevanta ämnen utifrån undersökningar av potentiellt förorenad mark.

Kretslopp och vatten anser att hela Göta älv nedströms arbetsområdet bör ingå i MKB:n och att tidsspannet ska vara så långt framåt att konsekvenser av ökad fartygstrafik med större fartyg fångas upp. De ser även att det kan bli ökad risk för olycka, erosion och skredrisk efter driftsättning och anser att det utreds hur en ökad fartygstrafik med större fartyg påverkar hela Göta älv.

Kretslopp och vatten vill även fortsatt vara remissinstans i ärendet och är gärna dialogpart vid utformning av kontrollprogram.

4.2.1.1 Projektets svar:

Projektet noterar synpunkterna och kommer i möjligaste mån att beakta dem i MKB.

Grumling orsakad av muddring och eventuella skyddsåtgärder avseende grumling kommer att redovisas i MKB. Som underlag används en matematisk modell som beräknar partikelspridning vid olika vattenflöden i Göta Älv.

Kontrollprogram kommer att tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten, men projektet har inte något att erinra mot att berörda parter i olika frågor också bereds tillfälle att föra fram synpunkter och ta del av resultat.

Anläggandet av den nya slussen i Lilla Edet syftar primärt till att upprätthålla den befintliga farledsfunktionen. De planerade åtgärderna innebär en ny och modernare slussanläggning och anpassning av farleden till denna. Slussen i sig blir dimensionerad 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.

4.2.2 Göteborgs stad (Exploateringsförvaltningen)

Exploateringsförvaltningen på Göteborgs stad efterfrågar i sitt yttrande 2024-05-31 en utredning avseende hur dimensioneringen av nya slussar kan påverka befintliga och planerade älvförbindelser i Göteborg, samt hur riskbilden ser ut längs älven då konsekvenserna blir allvarligare med fler och större fartyg.

Längs känsliga sträckor av älven anser exploateringsförvaltningen att det behöver anläggas fullgoda erosionskydd med syfte att motverka fartygstrafikens påverkan på strandmiljön och minska risken för ras och skred. Exploateringsförvaltningen ser positivt på att i och med anläggandet får staten också ansvaret för framtida underhåll av sådana skydd.

Yttrandet framgår i sin helhet av Bilaga 10.3.

4.2.2.1 Projektets svar

Projektet noterar synpunkterna och kommer i möjligaste mån att beakta dem i MKB.

Anläggandet av den nya slussen i Lilla Edet syftar primärt till att upprätthålla den befintliga farledsfunktionen. De planerade åtgärderna innebär en ny och modernare slussanläggning och anpassning av farleden till denna. Slussen i sig blir dimensionerad 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.

4.2.3 Göteborgs stad (Stadsbyggnadsförvaltningen)

Stadsbyggnadsförvaltningen anser i sitt yttrande 2024-06-02 att den geografiska avgränsningen i MKB måste vidgas för att omfatta utvecklingen av sjöfarten som innebär mer trafik av större fartyg än idag, samt vilka konsekvenser detta innebär utifrån bland annat kommande stadsutveckling och infrastruktur.

Stadsbyggnadsförvaltningen anser att den miljöpåverkan som planeras att hanteras i MKB är för lokalt anknuten till själva slussanläggningen.

Stadsbyggnadsförvaltningen vill även att statliga myndigheter beaktar behovet av anpassningar för ett framtida klimat.

Yttrandet framgår i sin helhet av Bilaga 10.4.

4.2.3.1 Projektets svar

Projektet noterar synpunkterna och kommer i möjligaste mån att beakta dem i MKB, som avgränsas utifrån miljökonsekvenserna från åtgärderna.

Anläggandet av den nya slussen i Lilla Edet syftar primärt till att upprätthålla den befintliga farledsfunktionen. De planerade åtgärderna innebär en ny och modernare slussanläggning och anpassning av farleden till denna. Slussen i sig blir dimensionerad 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.

Klimatanpassning av anläggningen beskrivs kortfattat i den tekniska beskrivningen. Klimatpåverkan beskrivs i MKB. I MKB redogörs även för hur aspekter som översvämningsrisk och risk för erosion påverkas i ett förändrat klimat.

4.2.4 Göteborgs stad (Miljöförvaltningen)

Miljöförvaltningen på Göteborgs stad, på delegation av miljö- och klimatnämnden, anser i sitt yttrande 2024-06-20 att MKB bör omfatta en beskrivning av påverkan på MKN för vatten i nedströms liggande vattenförekomster och att Trafikverket i det fortsatta arbetet bör utreda möjliga kompensationsåtgärder för den negativa påverkan på arters livsmiljöer som projektet innebär. Kompensationsåtgärder kan eventuellt göras på andra platser i berörd vattenförekomst eller i Göta älv.

Miljöförvaltningen anser att den förändrade fartygstrafiken bör beskrivas i MKB, med påverkan på exempel strandzonen och fiskars förutsättningar i hela sträckan som påverkas av förändringen.

Förekomster av PFAS bör även 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.

Slutligen vill miljöförvaltningen att MKB bör beskriva skyddsåtgärder mot spridning och vidare transport av föroreningar i det fall en olycka skulle inträffa när slussen är i drift.

Yttrandet framgår i sin helhet av Bilaga 10.5.

4.2.4.1 Projektets svar

Projektet noterar synpunkterna och kommer i möjligaste mån att beakta dem i MKB.

Avseende kompensationsåtgärder kommer projektet att genomföra anpassningar, skadeförebyggande åtgärder och återställningar. Kompensationsåtgärder i juridisk mening genomförs också, men är en mindre del av det totala antalet åtgärder som genomförs för att begränsa påverkan på miljön. Åtgärderna kommer beskrivas i MKB.

Anläggandet av den nya slussen i Lilla Edet syftar primärt till att upprätthålla den befintliga farledsfunktionen. De planerade åtgärderna innebär en ny och modernare slussanläggning och anpassning av farleden till denna. Slussen i sig blir dimensionerad 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.

Normalt sett ingår det inte att beskriva olika typer av olycksscenarioer i en MKB, men risker hanteras dock övergripande i MKB:n.

4.2.5 Kungälv kommun

Kungälv kommun framför i sitt yttrande 2024-06-05 att kommunen vill vara delaktig i att ta fram planerade verksamheters kontrollprogram, att platsansvariga har en löpande kontakt under arbetets gång med Kungälv vattenproduktion samt att direktkontakt måste tas med de ansvariga för Kungälv vattenproduktion i samband med olycka som riskerar att försämra råvattenkvaliteten.

Tillkommande synpunkter är att Kungälv kommun anser att en utredning behövs kring jord- och sedimentprovtagning avseende föroreningar av särskilt intresse för råvattenkvalitet. Detta för att rätt planera omhändertagande av förorenade massor

och vatten. En annan utredning kommunen vill se är vilka miljökonsekvenser och risker för råvattenkvaliteten större fartyg kan ge för hela Göta älv bortom år 2040.

Vidare vill Kungälv kommun att kommande MKB noga beskriver hur tappning och flödet blir påverkat i Göta älv. Kommunen anser även att arbeten bör utföras i torrhet för att minska påverkan på vattenmiljöer, och förslag till kontrollprogram ska tas fram som en del av arbeten med tillståndsansökan för vattenverksamhet och övriga tillståndsansökningar för arbetena.

Yttrandet framgår i sin helhet av Bilaga 10.6.

4.2.5.1 Projektets svar

Projektet noterar synpunkterna avseende miljöpåverkan och kommer att beakta dessa i MKB.

Kontrollprogrammet 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 olycksituationer kommer att finnas.

Anläggandet av den nya slussen i Lilla Edet syftar primärt till att upprätthålla den befintliga farledsfunktionen. De planerade åtgärderna innebär en ny och modernare slussanläggning och anpassning av farleden till denna. Slussen i sig blir dimensionerad 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.

4.2.6 Lilla Edets kommun

Samhällsnämnden i Lilla Edets kommun har i sitt samrådsyttrande den 2024-06-17 sammanfattningsvis lämnat följande synpunkter. Yttrandet framgår i sin helhet av Bilaga 10.7.

4.2.6.1 Förslag till avgränsning

Lilla Edets kommun instämmer med Trafikverkets bedömning om vilka miljöaspekter som bör utredas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). Kommunen anser att den geografiska avgränsningen bör inkludera påverkan på älven nedströms den planerade anläggningen, med fokus på ytvattnet, risk för erosion och skred, samt naturvärden på land och strandregimen. Det är också viktigt att anläggningens närområde, inklusive det kommunala vattenintaget och boendemiljöerna på älvens östra sida, ingår i avgränsningen. Transporters

bullerpåverkan bör bedömas inom ett större geografiskt område på grund av ökad belastning på bullerutsatta vägar.

Nämnden är positiv till att pröva vattenverksamheten tillsammans med provningar enligt 9 kap. miljöbalken (MB) för att inkludera masshantering, länsvattenhantering, hantering av föroreningar, buller och vibrationer. Detta skulle möjliggöra en sammanhållen bedömning av hela projektets miljökonsekvenser och kumulativa effekter.

4.2.6.2 Temporära konstruktioner

Samhällsnämnden anser att Trafikverket bör göra en kompletterande inventering av naturvärdena på de ytor som planeras tas i anspråk för byggvägen, eftersom Strömskullen och Strömsbäcken är utpekade som naturvärdesobjekt i kommunens naturvårdsplan. Om vägen kan byggas utan negativ påverkan på naturvärden och fastighetsägaren vill behålla vägen efter byggskedet, kan det övervägas att dra om pilgrimsleden längs med vägen.

4.2.6.3 Hantering av kemiska produkter

Samråd med kommunen krävs för placering av tankningsplatser och hantering av kemikalier, med särskild hänsyn till råvattenintaget.

4.2.6.4 Buller

Trafikverket anger att Naturvårdsverkets råd om byggbuller ska följas, men transporter till och från byggarbetsplatsen bedöms enligt riktvärden för trafikbuller. Under den mest intensiva perioden beräknas ca 100 transporter per dag. Samhällsnämnden anser att en bullerutredning behövs för att bedöma trafikbullrets påverkan och möjliga åtgärder. Byggarbetsplatsen vid älven kan sprida buller långt över vatten, vilket påverkar bostäder och verksamheter på andra sidan älven. Det finns risk för buller från pålning, spontning, schaktning, sprängning, tunga transporter och rivningsarbeten under flera år, och nämnden föreslår att utreda tystare metoder. Effektiv kommunikation med närboende kan minska klagomål. Slutligen noteras att en eventuell flytt av en idrottsplats nära Strömsvallen kan utgöra en bullerstörning och bör beaktas enligt Boverkets vägledning.

4.2.6.5 Buller under vatten

Impulsivt buller under vatten kan påverka vattenlevande djur negativt genom att skrämja dem eller orsaka fysisk skada vid höga ljudnivåer. Enligt miljöbalkens hänsynsregler ska verksamheter vidta skyddsåtgärder för att undvika skada på människors hälsa eller miljön. Trafikverket bör i sin kommande ansökan visa hur dessa regler beaktas vid pålning och sprängning under vatten.

4.2.6.6 Masshantering

Anpassningen av farleden för den nya slussen innefattar schaktning, muddring och sprängning av cirka 600 000 m³ massor, varav 400 000 m³ schaktas på land och 200 000 m³ muddras från farleden. Detta innebär omfattande masshantering inklusive avvattning, mellanlagring, återvinning eller borttransport. Nämnden betonar vikten av att tidigt utveckla en masshanteringsplan och bedöma olika alternativ ur miljömässiga, ekonomiska och tekniska perspektiv. Hanteringen kommer att medföra omfattande transporter, och alternativa transportsträckor bör övervägas för att minska belastningen på redan bullerpåverkade vägar.

Länshållningsvatten ska ledas ut till Göta Älv via reningsanläggningar, vilket kräver noggranna utredningar och höga reningskrav, eftersom området ligger inom ett skyddsområde för Göta älv och Vänersborgsvikens vattenskyddsområde.

Alternativa åtgärder för att minimera uppkomsten av länsvatten, såsom spont, bör också övervägas.

Det finns planer på att återanvända en del massor för landskapsmodellering på Inlandsön. Kommunen är positiv till återanvändning för att minska transportbehovet. Tidigare har det funnits ett kartongbruk på ön, och området har sanerats till det uppmätta åtgärdsålet NV-MKM. Det är viktigt att företaget granskar tidigare markundersökningar och sanering för att säkerställa att området är lämpligt för uppfyllning med nya massor.

Landskapsmodelleringen bör ta hänsyn till rekreativsmöjligheter, sportfiske och landskapsbilden. Föroreningshalten i massorna får inte hindra framtida användning eller kompensationsåtgärder som anläggande av omlöp för fisk eller trädplantering. Mellanlagring och tillfällig avvattning av massor kommer att behövas inom arbetsområdet, inklusive på Inlandsön och den sydvästra strandlänten. Konsekvenserna av avvattning på land bör utredas och bedömas.

4.2.6.7 Råvattentäkt och påverkan på ytvatten

Arbeten med den nya slussen i Göta älv innebär risker för vattenföroreningar på grund av förorenade platser, användning av arbetsfordon och kemikalier, samt behov av mellanupplag för massor. Detta kan leda till spill och läckage som påverkar vattenkvaliteten. Ändrad turbiditet kan försvåra doseringen av fällningskemikalier, vilket påverkar reningsprocessen och kvaliteten på dricksvatten.

Råvattentäkten i Göta älv försörjer större delen av Lilla Edets invånare med dricksvatten, och kommunen saknar reservvattentäkt, vilket gör det kritiskt att råvattenkvaliteten inte försämras. Det krävs långtgående skyddsåtgärder för att förhindra olyckor och spridning av föroreningar. Arbetsmaskiner kan orsaka utsläpp av hydraulolja och drivmedel, och Trafikverket måste i sin

miljökonsekvensbeskrivning och kontrollprogram beskriva försiktighetsåtgärder för att minimera riskerna. Utlopp för lakvatten, byggdagvatten och länshållningsvatten samt upplagsytor för massor måste placeras nedströms kommunens vattenintag.

Den planerade muddringen för slussbygget innebär risk för grumlingspåverkan i Göta älv, vilket kan påverka Lilla Edets kommuns råvattenintag negativt. Trots Trafikverkets preliminära grumlighetsmodellering som indikerar att vattenintaget inte kommer att påverkas, är nämnden skeptisk till denna slutsats. Ökad grumlighet kan leda till högre produktionskostnader, försämrad kapacitet och kvalitet på dricksvattnet samt ökat behov av kemikalier och backspolning, vilket minskar vattenverkets effektivitet.

Kommunen har tidigare blivit informerad om risken för stor grumlingspåverkan och ombeds överväga att flytta sitt vattenintag. Eftersom Lilla Edet saknar alternativa vattentäkter, kan inte arbetet med den nya slussen tillåtas orsaka ökad grumlighet, då detta hotar dricksvattenförsörjningen och samhällets utveckling. Kommunen har ett maxvärde för grumlighet på 10 FNU, vilket inte får överskridas för att säkra dricksvattenproduktionen.

Nämnden betonar att Trafikverket i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen noggrant måste redovisa risken för grumlingspåverkan och hur denna risk kan minimeras till en acceptabel nivå för råvattenproducenten, eller överväga alternativa lösningar som att flytta råvattenintaget. Det nya vänteläget för fartyg, placerat närmare Lilla Edets råvattenintag, behöver också utredas för dess påverkan på grumling och vattenkvalitet.

Nämnden förutsätter att Trafikverket/Sjöfartsverket täcker alla kostnader för den nya slussen, inklusive nödvändiga skyddsåtgärder och kompensation för påverkan på råvattenkvaliteten, både under byggtiden och permanent. Vid olyckor som riskerar att försämra råvattenkvaliteten ska direktkontakt tas med ansvarig för dricksvattenproduktionen i kommunen, inte bara genom 112.

Miljökonsekvensbeskrivningen bör även inkludera åtgärder för att förhindra spridning av granulat/mikroplaster från konstgräsplanen på Strömsvallen vid schaktarbete och flytt av anläggningen.

4.2.6.8 Naturmiljö

Inför samrådet har en naturvärdesinventering och fördjupade artinventeringar genomförts. Tolv naturvärdesobjekt har identifierats, varav tre påverkas av vattenverksamheten. Dessa objekt, som bedöms ha påtagligt naturvärde, inkluderar objekt nr 6, en lundmiljö med grova ädellövträd och död ved, som gränsar till naturvärdesklass 2. Vattenverksamheten riskerar att förstöra värdefulla skogliga miljöer längs älvstranden, vilka också är viktiga habitat för mindre hackspett enligt artinventeringen.

För att ersätta förlorade biotoper bör kompensationsåtgärder föreslås i miljökonsekvensbeskrivningen, inklusive eventuell flytt av värdefulla träd. En trädinventering saknas i rapporten, vilket är en brist. Lövskogen runt Strömsbäcken, som är högt värderad både i kommunens naturvårdsplan och som fågelmiljö, undviks till stor del i slussens utformning. Det är särskilt viktigt att bevara denna lövskog för att inte försämra livsmiljön för den mindre hackspetten.

Älvens fiskfauna, viktig för Lilla Edets laxfiske, måste skyddas från skador orsakade av buller, vibrationer, grumling, utsläpp, muddring och andra påverkan från vattenverksamheten. En naturvärdesinventering visar att både älven och Strömsbäcken har högt naturvärde och att flera ekologiska kantzoner försvinner vid byggandet av den nya slussen. Det är oklart om slussen påverkar Strömsbäckens mynning eller fiskens livsmiljö. Miljökonsekvensbeskrivningen bör förtydliga dessa risker och föreslå biotopförbättrande åtgärder som kompensation för påverkan på akvatiska miljöer.

Ströms slottspark är en viktig miljö för fladdermöss, med sju arter som påträffades i en inventering 2021–2022. Älven och slottsparken erbjuder födosöks- och koloniplatser för dessa djur. Byggandet av den nya slussen kommer att förstöra lövskogsmiljön vid älven och ersätta den med en ljusare parkmiljö, vilket kan påverka fladdermössens livsvillkor och rörlighet. Miljökonsekvensbeskrivningen bör därför inkludera en bedömning av den kumulativa påverkan på fladdermöss och föreslå skyddsåtgärder, inklusive eventuell anpassning av belysningen. Dessutom planeras borttagandet av en liten damm i Ströms slottspark, som är viktig för groddjur som vattensalamandrar. Det är viktigt att ersätta denna damm med nyanläggningar eller biotopförbättringar i samråd med kommunen.

4.2.6.9 Strandskydd

Strandskyddet omfattar sträckan norr om den befintliga slussen längs den västra strandkanten och även Inlandsön. Trafikverket behöver förtydliga hur eventuell landskapsmodellering påverkar strandskyddets syften och om detta ingår i den aktuella ansökan. Nämnden anser att de planerade åtgärderna inte är förenliga med strandskyddsbestämmelserna, då de kommer att ha en betydande negativ påverkan på djur- och växtlivet genom att stora delar av den trädbevuxna strandzonen kommer att schaktas och sprängas bort.

4.2.6.10 Påverkan på vegetation vid grundvattensänkning

En tillfällig grundvattensänkning kan leda till att vegetationen inom det påverkade området övergår från friska till torra förhållanden. Trots att Trafikverket bedömer att påverkan på lövskog och träd vid slottet och slottsparken inte blir nämnvärd, är nämnden oroad över att en flera år lång sänkning kan skada träd och annan vegetation. De gamla träden i parken, som är beroende av stabila fukt- och

näringsförhållanden, riskerar att påverkas negativt. Dessutom kan en grundvattensänkning i lerlager runt älven leda till stabilitetsproblem i marken, vilket kan få allvarliga konsekvenser för både träden och omgivningen.

Med hänsyn till ovanstående anser nämnden att Trafikverket i sin MKB bör redovisa en plan för hur grundvattennivån ska övervakas under och efter byggskedet samt redovisa en konsekvensanalys för befintlig vegetation i det fall att grundvattenytan sänks, tillfälligt eller permanent och vilka biotiska värden som i så fall kan påverkas.

4.2.6.11 Risker och säkerhet

Samrådsunderlaget diskuterar olycksrisker, särskilt risker kopplade till transporter av farligt gods. Samhällsnämnden anser att den största risken är utsläpp av oljebränsle från fartyg och fritidsbåtar vid olyckor i eller nära den nya slussen. Trafikverket måste klargöra hur dessa risker kan öka med fler och större fartyg och hur den nya slussen kommer att utformas för att minimera risken för oljespill i älven. Även ras och skred är potentiella olycksrisker som behöver beaktas i samband med den nya slussen.

4.2.6.12 Hantering av risk för ras och skred

Anläggandet av större slussar i Göta älv innebär ett statligt ansvar för att hantera konsekvenser av fartygstrafiken, särskilt risken för ras och skred. Göta älvdalen är ett riksintresse för sjöfarten men också ett riskområde för skred. Fartygstrafiken ökar erosionen längs älvstränderna, vilket förvärrar skredrisken och påverkar stabiliteten. Erosion och skred kan försämra råvattenkvaliteten i Göta älv, vilket är särskilt kritiskt för Lilla Edet kommun, som saknar reservvatten och riskerar stora problem vid vattenförsämring. Erosionen är ofta svår att upptäcka och kan vara kostsam att åtgärda.

Staten vill inte bara bevara utan även utöka båttrafiken längs Göta älv genom att förnya slussarna för att möjliggöra större fartyg. Detta medför en ökad risk för erosion och skred, vilket påverkar kommunerna nedströms. Staten måste ta ansvar för de konsekvenser detta innebär, inklusive ökad skredrisk och behovet av erosionsskydd längs farleden. Eftersom älven redan är kraftigt påverkad och viktig för fiske och biologisk mångfald, bör eventuella erosionsskydd anläggas med ekologiskt hållbara metoder. Trafikverket behöver utreda hur ökad fartygstrafik påverkar erosionen och föreslå lämpliga skyddsåtgärder om risker identifieras.

4.2.6.13 Kulturmiljö

I samrådsunderlaget tas inte upp älvens, fallens och ön Inlands betydelse för Lilla Edets utveckling, trots att dessa har varit avgörande för ortens etablering. Viktiga kulturhistoriska lämningar som ställverket i tegel, manöverhytten och

kraftstationen, som ligger utanför planområdet och inte omfattas av den nya detaljplanen, bör ingå i miljökonsekvensbeskrivningen. Trafikverket planerar att stänga och säkra den nuvarande slussen, men bevara vissa delar som krön, kajer och manöverhytt. Lilla Edets kommun anser att slussen har ett viktigt kulturhistoriskt värde och att dess tillgänglighet för allmänheten bör bevaras.

4.2.6.14 Projektets svar

Projektet noterar synpunkterna och kommer i möjligaste mån att beakta dem i MKB.

Åtgärder för att rena byggdaggvatten och länshållningsvatten kommer att redovisas av projektet i MKB. Tekniken baseras i första hand på sedimentationsdammar med oljeavskiljning.

Grumling orsakad av muddring och eventuella skyddsåtgärder avseende grumling kommer också att redovisas i MKB. Som underlag används en matematisk modell som beräknar partikelspridning vid olika vattenflöden i Göta Älv.

Hantering av kemiska produkter omfattas av tillståndsansökan och kontrolleras av tillsynsmyndigheten. Skyddsföreskrifterna för vattenskyddsområdet kommer att tas i beaktande.

Avseende kompensationsåtgärder kommer projektet att genomföra anpassningar, skadeförebyggande åtgärder och återställningar. Kompensationsåtgärder i juridisk mening genomförs också, men är en mindre del av det totala antalet åtgärder som genomförs för att begränsa påverkan på miljön. Åtgärderna kommer beskrivas i MKB.

Avseende naturanpassade erosionsskydd har utredningar utförda efter samrådet visat på minskade möjligheter att naturanpassa erosionsskydden. Anpassningar kommer dock att göras där så är möjligt. Projektet avser att fysiskt återställa och förstärka naturvärden i några utvalda strandpartier. Åtgärderna koncentreras till ett fåtal områden där de bedöms ge högst biologisk nytta.

Frågan om förenligheten med strandskyddsbestämmelserna ingår in domstolens prövning av ansökan.

Under anläggningsskedet kommer grundvattennivåer att övervakas, för att säkerställa att det inte uppstår någon oförutsedd sänkning. Projektet bedömer dock att träd och annan vegetation inte är grundvattenberoende.

4.2.7 Vänersborgs kommun

Vänersborgs kommun anser i sitt yttrande 2024-05-31 det vara viktigt att nivån på nedre slusströskeln sänks i förhållande till dagens nivå för att säkerställa att

tappning i nivåstabiliserande syfte, i ett framtida torrare klimat, inte behövs för att båtar ska kunna ta sig in i slussen. Vid en längre tids högtryck i kombination med minimitappning och ostliga vindar tappar vattenfall idag extra vatten för att stabilisera nivån vilket ytterligare minskar vattennivån i Vänern vilket ökar behovet av antalet transporter då båtarna inte kan gå med full last.

Yttrandet framgår i sin helhet av Bilaga 10.8.

4.2.7.1 Projektets svar

Projektet noterar synpunkterna och kommer att beakta dem i TB och MKB.

4.3 Övriga statliga myndigheter och organisationer

Nedan följer de viktigaste synpunkterna från övriga myndigheter och organisationer samt projektets svar.

4.3.1 Försvarsmakten

Försvarsmakten meddelar 2024-05-30 att de inte har något att erinra. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket.

4.3.2 Kustbevakningen

Kustbevakningen meddelade 2024-05-24 att de inte har några synpunkter i sak. Yttrandet framgår i sin helhet av Bilaga 10.9.

Angående avsnitt 21.1.2 Förväntad påverkan i samrådsunderlaget, vill Kustbevakningen dock med hänsyn till myndighetens verksamhet lyfta ett önskemål om att de årliga tre veckors stängning av sjöfartsleden som planeras, inte förläggs under perioden sista veckan i september till mitten på november. Därutöver önskar Kustbevakningen i god tid få kännedom om planerade stängningar av sjöfartsleden.

4.3.2.1 Projektets 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.

4.3.3 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap lämnar i sitt yttrande 2024-05-24 följande synpunkter avseende det som nämns i avsnitt 18.1.5 om dammsäkerhet i samrådsunderlaget:

- 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/dammkonstruktionen.
- 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.

Yttrandet framgår i sin helhet av Bilaga 10.10.

4.3.3.1 Projektets svar

Den nya slussen med tillhörande anläggningar bedöms inte förändra följderna av ett dammbrott och därmed inte heller förändra dagens konsekvensklass avseende dammsäkerhet. I samband med att den nya slussen tas i drift kommer en utvärdering att genomföras och förslag till beslut om konsekvensklass tas fram. Sjöfartsverket, som är dammansvarig, kommer att överlämna underlaget till länsstyrelsen, som har tillsyn över dammsäkerhetsfrågorna. Beslut om eventuell ny konsekvensklass för dammsäkerhet fattas därefter av länsstyrelsen.

4.3.4 Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet meddelar 2024-05-30 att de avstår från att lämna synpunkter i detta skede, utan hänvisar till länsstyrelsen som företrädare för de statliga kulturmiljöintressena i länet. Hela yttrandet finns diariefört hos Trafikverket.

4.3.5 Statens Geotekniska Institut (SGI)

SGI anser i sitt yttrande 2024-05-31 att släntstabiliteten strax söder om aktuellt område behöver utredas vidare eftersom det är otydligt hur det kommer hanteras, samt hur eventuella stabilitetsproblem kan omhändertas. Detta är viktigt eftersom fartygen på denna sträcka kommer gå i en smal kanal och eventuella händelser här riskerar att få en stor påverkan på trafikeringen av slussen eller på den nya konstruktionen.

I samrådshandlingen anges att sedimenten i området är förorenade och att muddringsarbetet kan orsaka spridning av föroreningar, samt att påverkan nedströms bedöms bli låg på grund av spädning. SGI anser att det inte är acceptabelt att späda ut föroreningar för att nå lägre halter och vi förutsätter att grumlingsbegränsande åtgärder används under hela anläggningsarbetet.

Yttrandet återfinns i sin helhet i Bilaga 10.11.

4.3.5.1 Projektets svar

Projektet noterar synpunkterna och kommer i möjligaste mån att beakta dem i MKB. Om förorenade massor påträffas kommer dessa att tas om hand. Grumlingsbegränsande åtgärder kommer att vidtas.

4.3.6 Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)

SGU har 2024-05-06 meddelat att de avstår från att granska remissen och lämna platsspecifikt yttrande, men hänvisar till SGU:s allmänna riktlinjer avseende infrastrukturremisser. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket.

4.3.6.1 Projektets svar

De allmänna riktlinjerna har varit en utgångspunkt i arbetet.

4.3.7 SMHI

SMHI framför i sitt yttrande 2024-05-27 att vid planering av samhället bör hänsyn tas till framtida klimat. Exempelvis förväntas lufttemperaturen att stiga, risken för skyfall öka och flödena i våra vattendrag förändras med ändrade nederbördsförhållanden och snötillgångar. Vidare hänvisar SMHI till flertalet länkar om framtida klimat. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket.

4.3.7.1 Projektets svar

Projektet noterar synpunkten och kommer beakta den i MKB.

4.3.8 Svenska Kraftnät

Svenska kraftnät meddelar 2024-05-21 att de avstår från att yttra sig i frågor som rör dammsäkerhet och att de avseende övriga frågor inte har några synpunkter. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket.

4.3.9 Transportstyrelsen

Transportstyrelsen anser i sitt yttrande 2024-05-30 att det bör tilläggas en utredning om risker för sjötrafiken i samband med byggnation av ny sluss och vid

muddring i farleden. Eventuella riskreducerande åtgärder bör samrådats med Sjöfartsverket lokalt samt med Transportstyrelsen.

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

Yttrandet återfinns i sin helhet i Bilaga 10.12.

4.3.9.1 Projektets svar

Projektet noterar synpunkterna och kommer att beakta dem i MKB.

Risker för sjötrafik i anläggningsskedet kommer att tas fram gemensamt med kommande entreprenör och projektet.

Projektet hanterar frågan om eventuell revidering av sjötrafikföreskrifter genom att Trafikverket lägger in dessa i sina leveransplaner och samråder förändringar med Sjöfartsverket.

4.3.10 Norra Älvsborgs Räddningstjänstförbund

Norra Älvsborgs Räddningstjänstförbund meddelar 2024-05-07 att de inte har något att erinra. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket.

4.3.11 Strömma Turism & Sjöfart AB

Strömma Turism & Sjöfart AB har 2024-05-20 meddelat att de bedriver omfattande trafik med såväl båtar som bussar i Sverige. I huvudsak berör detta projekt bolagets verksamhet Rederi AB Göta kanal. Strömma Turism & Sjöfart AB bedömer av ritningarna att sjötrafiken inte påverkas nämnvärt under byggtiden och att påverkan i manövreringsutrymme under byggtiden inte utgör ett problem för deras verksamhet.

Bolaget vill poängtera att de emotsätter sig temporära avstängningar av älven och slussen under byggtiden under perioden 1 maj till 15 september då de under denna period har intensiv kryssningsverksamhet som planeras med lång framförhållning. Vid önskemål och beslut om tillfälliga avstängningar yrkar Strömma Turism & Sjöfart AB på att dessa ska planeras och beslutas i lång förväg. Bolaget beslutar om sin trafikplan för nästkommande år i april året innan. Därför behöver de senast sista mars veta eventuella avstängningar som berör året efter.

Yttrandet återfinns i sin helhet i Bilaga 10.13.

4.3.11.1 Projektets 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.

4.3.12 Telia Company AB

I samband med utskicket av samrådsinformationen ställde Trafikverket frågan till Telia Company AB om de ville ha separat möte gällande deras ledningar som kan beröras av projektet.

Som svar den 6 maj 2024 angav Telia Company AB att det redan är redogjort för ledningarna tillsammans med ledningssamordnaren. Bolaget känner därför inte behov av något mer möte i detta skede om inte något nytt dyker upp eller om Trafikverket känner att något är oklart för att kunna fortsätta. De har heller inte inkommit med några andra synpunkter rörande samrådet.

Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket.

4.3.12.1 Projektets svar

Projektet tar kontakt med Telia Company AB om något nytt dyker upp som påverkar deras ledningar eller om något skulle vara oklart.

4.3.13 Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB har flera anläggningar inom området och har i sitt yttrande 2024-05-29 bifogat en karta med markeringar för var högspänningsmarkkablar och lågspänningsmarkkablar går. Det är viktigt att inga kablar missas under projektet, och för att få exakt placering av kablar vill Vattenfall Eldistribution AB att personal ska ut på plats och göra en utsättning, vilket beställs via: <https://www.ledningskollen.se/> och även används för schaktningsarbeten.

Vattenfall Eldistribution AB utför själva flytt/förändring av befintliga elanläggningar vilket beställs via deras hemsida och bekostas av Trafikverket.

Yttrandet återfinns i sin helhet i Bilaga 10.14.

4.3.13.1 Projektets svar

Projektet har kontakt särskilt med ledningsägarna och en utsättning kommer att beställas.

4.3.14 Vattenfall Vattenkraft AB

Vattenfall Vattenkraft AB (Vattenfall) framför i sitt yttrande 2024-05-31 att de förutsätter att Trafikverket tydliggör vilka dammdelar som kommer rivras och ersättas med ny, samt att kraftverkets anläggningar ingår i Trafikverkets kommande riskanalys. Vidare vill Vattenfall att Trafikverket initierar en tidig dialog för fortsatt samråd kring hur projektet kan minimera dess påverkan på Vattenfalls verksamhet vid Lilla Edets kraftverk.

Vattenfall vill att Trafikverket utreder om detta projekt kan medföra störningar till fiskuppvandring (för Lilla Edets fisktrappa) och avelsfiske.

Vattenfall påminner Trafikverket om att dimensionera slussens trösklar utifrån vattendomens lägsta nivåer så att båtar med 5,40 meters djup-gående utan problem kan köra in i slussen när vattennivån ligger vid sänkingsgräns, både ÖVY och NVY. Vidare vill Vattenfall att Trafikverket utreder hur stor produktionspåverkan som kan förväntas med den nya slussen i drift, då slussarna rymmer större vattenvolymer och innebär produktionsbortfall då vattnet bortleds förbi kraftverkets turbiner.

Vattenfall vill också påminna Trafikverket om att överväga ett broläge vid nya slussen som möjliggör framtida förbindelse och redundans för tung trafik mellan fastlandet på västra sidan med Inlandsön.

Yttrandet återfinns i sin helhet i Bilaga 10.15.

4.3.14.1 Projektets svar

Projektet har en pågående dialog med Vattenfall om hur projektet kan minimera dess påverkan på Vattenfalls verksamhet vid Lilla Edets kraftverk. Denna dialog kommer att fortsätta. Vilka dammdelar som planeras att rivras och ersättas förtydligas i den tekniska beskrivningen till ansökan och kraftverket är en sådan anläggning som kommer att ingå i riskanalysen för planerade arbeten. Synpunkten avseende påverkan på fiskvandring kommer att beaktas i MKB. Projektet omfattar däremot inte ett broläge vid den nya slussen.

Det är projektets avsikt att sänka nivån på slusströsklar så att de överensstämmer med befintlig vattendom, i enlighet med Vattenfalls synpunkt.

4.3.15 Göta älvs vattenråd

Göta älvs vattenråd meddelar i sitt yttrande 2024-06-13 att de vill att skyddsåtgärder tas för att minimera påverkan från grumlande arbeten under byggfasen. Hänsyn bör även tas till biflöden till Göta älv som ligger inom arbetsområdet, där fiskars vandringsbeteenden kan bli påverkade.

Vattenrådet vill även att den geografiska avgränsningen av MKB vidgas, eftersom större och fler fartyg kommer trafikera hela Göta älv. Vattenrådet vill se en bedömning för hur det påverkar djur- och växtliv samt risk för skred och erosion för Göta älv som helhet, och vilka åtgärder som tas för att minimera denna påverkan.

En risk som vattenrådet vill att Trafikverket utvecklar vidare är risken för utsläpp av oljebränsle, eftersom risken troligen ökar med större och fler fartyg, samt hur den nya slussen kommer att utformas för att minimera risken för utsläpp av olja till älven nedströms.

Yttrandet återfinns i sin helhet i Bilaga 10.16.

4.3.15.1 Projektets svar

Projektet noterar synpunkterna och kommer i möjligaste mån att beakta dem i MKB, som avgränsas utifrån miljökonsekvenserna från åtgärderna.

Åtgärder för att rena byggdaggvatten och länshållningsvatten kommer att redovisas i MKB. Tekniken baseras i första hand på sedimentationsdammar med oljeavskiljning. Grumling orsakad av muddring och eventuella skyddsåtgärder kommer också att redovisas i MKB. Som underlag används en matematisk modell som beräknar partikelspridning vid olika vattenflöden i Göta Älv.

Anläggandet av den nya slussen i Lilla Edet syftar primärt till att upprätthålla den befintliga farledsfunktionen. De planerade åtgärderna innebär en ny och modernare slussanläggning och anpassning av farleden till denna. Slussen i sig blir dimensionerad 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.

4.3.16 IK Bergaström

Trafikverket mottog 2024-05-14 ett samtal med en representant för IK Bergaström. Projektet kommer påverka området där deras bangolfanläggning är belägen.

Vid tidigare samtal med IK Bergaström om projektets påverkan på deras bangolfanläggning har Trafikverket informerat om att projektet tidigast startar sent 2026 alternativt 2027. Bangolfen kan bedrivas på nuvarande plats hela säsongen 2026. IK Bergaström undrar över anläggningens framtid efter det.

Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket.

4.3.16.1 Projektets svar

IK Bergaström har avtal med Lilla Edets kommun, varpå frågan om var anläggningen kan placeras i framtiden måste hanteras i dialog med kommunen.

Finns det möjlighet till flytt av anläggningen bekostar Trafikverket flytten. Finns det ingen färdig plats för anläggningen när arbetena med projektet påbörjas får Trafikverket ta en dialog med IK Bergaström om en ekonomisk uppgörelse.

4.4 Enskilda synpunkter

Samråd genomfördes med allmänheten genom annonser i tidning, digital annonsering mellan 7–15 maj och öppet hus den 14 och 15 maj 2024, se avsnitt 3.2 Samrådets genomförande. Nedan följer de viktigaste synpunkterna från berörda som lämnat synpunkter och projektets svar.

4.4.1 Boende som gränsar till Ström 1:65

Boende i området som gränsar till fastigheten Ström 1:65 i Lilla Edet meddelar 2024-05-31 att de motsätter sig en förflyttning av fotbollsplanen i västlig riktning med hänvisning till negativ påverkan av boendemiljön. Påverkan som nämns är från buller, belysning från anläggningen samt fordonstrafik till och från anläggningen. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket.

4.4.1.1 Projektets svar

Det är Lilla Edets kommun som hanterar frågan om fotbollsplanens framtida placering. Projektet noterar synpunkten och även att den redan har lämnats in som ett medborgarförslag till kommunen.

4.4.2 Boende längs väg 2022/Göteborgsvägen

Boende längs med väg 2022/Göteborgsvägen skickade in synpunkter 2024-05-29. De undrade hur bevarandet av Sveriges äldsta sluss, som finns i Lilla Edet, ska gå till, samt om upprustning/kulturminnen.

Vidare framför de flertalet synpunkter angående väg 2022. Berörda upplever att väg 2022 blivit kraftigt trafikerad, och informerar om att återkommande brev och samtal under flera år angående vägen har kommit till Trafikverket. Det finns en oro för trafikolyckor då många fordon setts köra för fort, trots trafikkameror. Även vägbeläggningen längs med väg 2022 är under kritik då personbilar tar skada. Vägbrunnen i höjd mellan Bryggaregatan/Åkerstigen anses behöva justeras och Skolgatan från väg 2022 mot bron över Göta Älv upplevs inte vara byggd för den tunga trafiken som bevittnas och oro finns att väg/gångtunnel kommer rasa.

Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket.

4.4.2.1 Projektets svar

Projektet noterar synpunkterna angående kulturminnen som kommer att beaktas i MKB. Sveriges äldsta sluss (1607 års sluss, fornlämning L1966:6636) bedöms inte beröras av anläggandet av den nya slussen. 1832 års övre och nedre sluss kan komma att beröras av åtgärderna. Därutöver finns flertalet övriga kulturhistoriska lämningar som inte bedöms beröras.

Frågor avseende säkerhet och underhåll på väg 2022 omfattas inte av tillståndsprovningen för den nya slussen, varför dessa synpunkter inte kommer att beaktas vidare inom detta projekt. Frågorna har skickats vidare inom Trafikverket till avdelningen för drift och underhåll för fortsatt hantering.

4.4.3 Privatperson

En enskild meddelade 2024-05-20 att denne rest under många år som rederiinspektör för ett flertal rederier och upplevt klagomål på att slussarna inte byggts bredare och längre. Den enskilde uppmanar därför Trafikverket att bredda blivande slussar med ytterligare 1,5 meter samt längden med 10 meter utöver föreslagen storlek. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket.

4.4.3.1 Projektets svar

Blivande slussar planeras att utformas som en triangelsluss och dimensioneras för fartyg med storleken 110 x 16,5 m. Dimensioneringen är omsorgsfullt undersökt med avseende på storlek på fartyg, intrång på land, stabilitetshöjande åtgärder av slänter, dammsäkerhet med mera.

4.4.4 Ägare till fastigheten Ström 2:36

Ägarna till fastigheten Ström 2:36 har 2024-06-02 meddelat att de har funderingar på hur projektet kan påverka dem och andra närboende samt vilka riskförebyggande åtgärder som utförs under byggskedet och efter färdigställandet. Yttrandet finns diariefört hos Trafikverket.

Deras funderingar berör om vibrationer, buller och den tillfälliga sänkningen av grundvattentrycknivån kommer påverka deras fastighet, och om eventuella förebyggande åtgärder utförs för att minska påverkan.

Andra funderingar gäller varför inga skredsäkringar görs innan arbetet påbörjas, var byggvägen (längs den västra sidan av älven från söder till norr) kommer att ligga, hur den planerade vägen till slussområdet kommer dras, när kommunens nya detaljplan kommer samt vad som händer med platsen där Strömsvallen är idag.

4.4.4.1 Projektets svar

Buller, vibrationer och sänkning av grundvattentrycknivån utreds och kommer att beskrivas i MKB. Om förebyggande åtgärder bedöms krävas kommer det också att framgå av MKB. Angående grundvattentrycknivån så ligger fastigheten Ström 2:36 utanför påverkansområdet. Påverkansområdet kommer att följas upp under anläggningsskedet och under driftskedet. Hur lång tid uppföljningen pågår i driftskedet är avhängigt av villkor i domslut för vattenverksamhet. Uppföljning av påverkansområde för förändring av grundvattentrycknivå innebär att grundvattennivåer mäts i grundvattenrör inom och strax utanför påverkansområdet. Grundvattennivåer mäts även i enskilda brunnar, där det är möjligt att mäta i brunnen. För enskilda brunnar som inte är möjliga att mäta grundvattennivå i, exempelvis geoenergibrunnar, kommer uppföljning att göras i närbelägna grundvattenrör.

Arbetena inom projektet kommer att inledas med stabilitetsförbättrande åtgärder, vilket kommer att beskrivas i MKB. Även byggvägar kommer att beskrivas i MKB.

Avseende detaljplan och Strömsvallen hänvisar projektet till Lilla Edets kommun, som hanterar dessa frågor.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

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

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)