Detaljplan för Västergärdetbron, del av Olidan 5:16, 3:2 med flera

Åker/Skoftebyn, Trollhättans kommun

ANTAGANDEHANDLING

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Ett förslag till detaljplan för Västergärdetbron, Olidan 5:16, 3:2 med flera godkändes för samråd i samhällsbyggnadsnämnden maj 2025. Samrådet genomfördes under tiden 2025-05-27 till och med 2025-06-26.

Samrådet kungjordes i Ttela och på kommunens anslagstavla. Berörda sakägare fick information om planförslaget med brev samt bjöds in till ett öppet hus/informationstillfälle. Kommunala instanser, statliga och regionala organ med flera tillsändes planförslaget och gavs möjlighet att lämna synpunkter. Ett öppet hus hölls för allmänheten och sakägare i Trollhättans stadshus 2025-06-16. Under det öppna huset kunde man ta del av planförslaget och möjlighet fanns att ställa frågor till representanter från både Trollhättans stad och Trafikverket. Planförslaget var tillgängligt på kommunens hemsida. Synpunkter under samrådet sammanfattades och kommenterades i samrådsredogörelse daterad maj 2026.

Beslut om granskning togs i samhällsbyggnadsnämnden i maj 2026. Granskning genomfördes 2026-05-27 till och med 2026-06-28. Berörda sakägare, kommunala instanser, statliga och regionala organ med flera har tillsänts planförslaget och getts möjlighet att lämna synpunkter. Planförslaget har varit tillgängligt på kommunens hemsida.

I granskningsutlåtandet redogörs för och kommenteras inkomna synpunkter under granskningen. Eventuella bifogade kartor och/eller bilder redovisas inte.

Trollhättans Stad

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Statliga och regionala organ ... 3
Yttrande 1 - Länsstyrelsen, 2026-06-25 ... 3
Yttrande 2 - Statens geotekniska institut (SGI), 2026-06-23 ... 4
Yttrande 3 – Trafikverket (TRV), 2026-06-18 ... 5
Yttrande 4 – Norra Älvsborgs Räddningstjänstförbund, 2026-06-23 ... 6
Yttrande 5 – Västra Götalandsregionen 2026-06-03 ... 6
Yttrande 6 – Vattenfall Eldistribution 2026-06-08 ... 6
Yttrande 7 – Vattenfall Vattenkraft 2026-06-26 ... 8
Yttrande 8 – Sjöfartsverket 2026-06-22 ... 8
Kommunala instanser ... 9
Yttrande 9 – Lantmäterimyndigheten, 2026-06-22 ... 9
Yttrande 10 – Trollhättans Energi AB (TEAB), 2026-06-25 ... 9
Yttrande 11 – Vänersborgs kommun 2026-06-01 ... 9
Yttrande 12 – Lilla Edets kommun 2026-06-22 ... 9
Yttrande 13 – Kultur- och fritidsförvaltningen 2026-06-24 ... 9
Sakägare ... 10
Yttrande 14 – Sakägare 1, 2026-06-23 ... 10
Yttrande 15 – Sakägare 2, 2026-06-15 ... 13
Yttrande 16 – Sakägare 3, 2026-06-15 ... 14
Yttrande 17 – Sakägare 4, 2026-06-23 ... 18
Övriga ... 20
Yttrande 18 – Närboende 1, 2026-06-28 ... 20
Yttrande 19 – Naturskyddsföreningen, 2026-06-04 ... 23
Yttrande 20 – Miljöpartiet, 2026-06-25 ... 26
Sammanfattning och fortsatt arbete ... 29
Besvärsberättigade ... 29
Samlad bedömning ... 29

STATLIGA OCH REGIONALA ORGAN

Yttrande 1 - Länsstyrelsen, 2026-06-25

Yttrande

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen kan accepteras och kommer därför inte att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Detaljplanen är en förutsättning för att genomföra slussprojektet som i sin tur säkerställer fortsatt Vänersjöfart och att riksintresset för kommunikationer-sjöfart i Trollhätte kanal tillgodoses när slussprojektet som helhet är genomfört.

Länsstyrelsen anser att kommunen i stort har tillgodosett Länsstyrelsens synpunkter från samrådet på ett bra och tydligt sätt. Kommunen har justerat planförslaget, kompletterat flertalet utredningar och arbetat in resultaten i planhandlingarna.

Kommunen har bland annat tagit fram ett gestaltningsprogram som tillsammans med regleringar på plankartan utgör ett bra stöd för bedömning vid bygglov och genomförandet som rör gestaltningen i den fortsatta processen.

Inför ett antagande behöver kommunen utveckla avsnittet om artskydd, då den enskilda detaljplanen måste kunna redovisa påverkan på skyddade arter även om slussprojektet som helhet hanterar frågan. Länsstyrelsen anser även att det är viktigt att Vattenfalls verksamhet kan fortgå med acceptabel påverkan utifrån ett beredskapsperspektiv. Även tillstånd inom statligt byggnadsminne behöver meddelas innan planen antas.

Motiv för bedömningen

Detta yttrande lämnas med stöd av 5 kap. 22 § plan- och bygglagen (PBL). Enligt 5 kap. 22 § PBL ska det av yttrandet framgå om förslaget innebär strida mot någon av de fem ingripandegrunderna.

Länsstyrelsen befarar inte att:

- Riksintresse kommer att skadas påtagligt
- Mellankommunal samordning blir olämplig
- Miljökvalitetsnormer (MKN) inte följs
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser
- Bebyggelse blir olämplig eller ett byggnadsverk olämpligt med hänsyn till människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion

Information

Artskydd

Kommunen anger att detaljplanens påverkan på spillkråka behöver bedömas tillsammans med den samlade kumulativa påverkan från slussprojektet. Länsstyrelsen delar bedömningen att påverkan på arten behöver ses i ett sammanhang som beaktar kumulativa effekter. Att det krävs en bedömning som inkluderar kumulativa effekter av andra planer och åtgärder innebär dock inte att detaljplanen helt kan underlåta att beskriva konsekvenserna för skyddade arter och hänvisa till kommande utredningar inom ramen för slussprojektet.

Länsstyrelsen ifrågasätter inte kommunens bedömning att det intrång som planen medger endast har marginell betydelse för områdets spillkråkerevir. Länsstyrelsen anser dock att de uppgifter och resonemang som leder fram till de slutsatser som planbeskrivningen innehåller beträffande planens konsekvenser för spillkråka också behöver redovisas.

Samhällsviktig verksamhet
Länsstyrelsen noterar i samrådsredogörelsen att delar av tänkt planområde ingår i Vattenfall Vattenkrafts beredskapsfastighet för att säkerställa och upprätthålla kraftproduktion och dammsäkerhet. Vattenfall påtalar att planförslaget kan äventyra både samhällsviktig energiproduktion och dammsäkerhet och ställer sig kritiska till planförslaget. I planbeskrivningen framgår att:

Trafikverket/Sjöfartsverket ska nå en överenskommelse som gör att Vattenfall kan tillstyrka detaljplanen innan detaljplanen antas. I överenskommelsen ska det säkerställas att Vattenfalls verksamhet kan fortgå med en för verksamheten acceptabel påverkan.

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att samhällsviktiga funktioner fortsatt kan fungera utifrån ett beredskap- och totalförsvarsperspektiv. Länsstyrelsen anser därmed att det är viktigt att fortsatt dialog genomförs och att en överenskommelse nås. Kommunen bör på lämpligt sätt ta del av dialogen.

Tillståndsprövning inom statligt byggnadsminne
Länsstyrelsen anser att det är positivt att tillståndsansökan hos Riksantikvarieämbetet prövas parallellt med detaljplaneprocessen. Länsstyrelsen tar gärna del av beslutet i samband med att detaljplanen antas.

Kommentar:
Kommunen noterar att länsstyrelsen inte kommer att pröva planen enligt 11 kap. 10 § PBL om den antas, samt att länsstyrelsen delar kommunens bedömning gällande miljöpåverkan.

Planbeskrivningen har justerats och kompletterats kring artskyddet med uppgifter och resonemang som förtydligar och utvecklar kommunens bedömning att detaljplanen för Västergärdetbron endast har en marginell påverkan på berört spillkråkerevir.

Vad gäller frågan om risk för kumulativa effekter av hela slussbygget kvarstår kommunens bedömning att denna lämpligare hanteras inom detaljplanen för den nya slussleden som till sin utbredning har den helt dominerande påverkan på det aktuella reviret av dessa båda detaljplaner. Utöver bedömningen i detaljplanen kommer artskyddet att prövas i samband med slussledens tillståndsprövning för vattenverksamhet. Trollhättans stad har för avsikt att anta detaljplanen för den nya slussleden först efter att vattendom har meddelats.

Fortsatt dialog kommer ske med Vattenfall under den fortsatta planprocessen med den här samt övriga pågående detaljplaner för slussprojektet.

Kommunen noterar länsstyrelsens önskemål om att få ta del av Riksantikvarieämbetes beslut.

Yttrande 2 - Statens geotekniska institut (SGI), 2026-06-23

Yttrande
SGI har under samrådsskedet yttrat sig, (2025-06-23, dnr 4.3.1-2505-0797) och då framfört ett behov av förtydliganden och kompletteringar av det geotekniska och bergtekniska underlaget.

Geoteknisk utredning
I tidigare yttrande efterfrågade SGI komplettering av PM Geoteknik, så att stabilitetsbedömningar omfattade hela det föreslagna området. SGI:s synpunkter från samrådsskedet har beaktats i granskningshandlingen och därmed har SGI inga kvarstående synpunkter.

Bergteknisk utredning
SGI efterfrågade i det tidigare yttrandet att området väster och sydväst om kanalen skulle inkluderas i bedömningen av block- och bergstabilitet. SGI efterfrågade även att befintliga risker samt risker som kan uppstå med hänsyn till de förhållanden som planen medger behövde tas upp i utredningen.

SGI har inga invändningar mot den uppdaterade bedömningen av befintlig block- och bergstabilitet inom detaljplaneområdet.

SGI anser att de rekommendationer avseende eventuella bergschakt som lyfts i PM Geoteknik (3) även behöver redovisas i planbeskrivningen.

I planbeskrivningen (1) anges att "inom området ska identifierade instabila block skrotas bort alternativt säkras med permanent bergförstärkning i form av bergbult i anläggningsskedet' SGI anser att befintliga risker bör åtgärdas innan planens antagande. De förstärkningsåtgärder (bergbult) som anges behöver regleras i plankartan.

SGI anser också att det bör framgå av planbeskrivningen hur den långsiktiga stabiliteten av befintliga och konstruerade bergslänter kommer att säkerställas, och att ansvar för identifierade åtgärder (som besiktning och underhåll) redovisas i planbeskrivningen.

Kommentar:
Kommunen noterar yttrandet.

Rekommendationer för bergschakt har lagts till i planbeskrivningen.

Planbeskrivningens genomförandekapitel har uppdaterats kring ansvar för den långsiktiga stabiliteten av befintliga och konstruerade bergsslänter.

Yttrande 3 – Trafikverket (TRV), 2026-06-18

Yttrande

Gång och cykelvägen
Trafikverket anser att alla anordningar som har med GC-vägen som till exempel, GCM-kantstöd och kantstolpar, tillhör kommunen som har rådighet över GC-vägen.

Planbestämmelse b2
Trafikverket noterar planbestämmelse b2 och anser att det är ett förslag och inte ett krav på gestaltningen av bron och bör därför utgå från plankartan.

Gestaltningen av bron hanteras i en parallell process med Riksantikvarieämbetet där Kommunen är delaktiga.

Kommentar:
Kommunen noterar Trafikverkets synpunkter och instämmer om anordningar tillhörande gc-vägen.

Bestämmelse b_2 bedöms fortsatt vara relevant för att bevaka brons utformning.
Bestämmelsen bedöms inte strida mot beslutet från Riksantikvarieämbetet.

Yttrande 4 – Norra Älvsborgs Räddningstjänstförbund, 2026-06-23

Yttrande
Inget att erinra.

Kommentar:
Kommunen noterar att räddningstjänsten inte har några synpunkter.

Yttrande 5 – Västra Götalandsregionen 2026-06-03

Yttrande
Har inget att erinra.

Kommentar:
Kommunen noterar att Västra Götalandsregionen inte har några synpunkter.

Yttrande 6 – Vattenfall Eldistribution 2026-06-08

Yttrande
Vattenfall Eldistribution har anläggningar i området som består av en nätstation (markerad som ett stjärnformat objekt i kartan nedan)(observera; *kartor från yttrandet har tagits bort i granskningsutlåtandet*), kabelskåp samt 11 kV-markkabel (markerad med röd streckad linje i kartan). Därutöver finns även 0,4 kV-markkabel, som framgår av blå streckade linjer i kartan.

Ny parallell och korsande väg
Ny väg bör inte placeras så att vägområdet hamnar över befintlig markkabel. Vägområdets bör placeras minst 1 meter horisontellt avstånd från markkabelns närmaste fas.

För rekommendationer vid förläggning invid väg samt gång- och cykelväg se aktuell EBR-publikation samt Svensk Standard SS 424 14 37 [11]. EBR:s rekommendation är att förläggning i vägbana vid belagd väg inte är tillåtet.

Vid ny korsande asfalterad, gatstensbelagd eller liknande belagd vägsträcka, både bilväg samt gång- och cykelväg, ska befintlig markkabel förläggas i rör alternativt flyttas. Vid annan typ av beläggning ska befintlig markkabel förläggas i rör alternativt flyttas om vägsträckan kommer trafikeras av tung trafik.

För rekommendationer vid förläggning invid väg samt gång- och cykelväg se aktuell EBR-publikation samt Svensk Standard SS 424 14 37 [11]. EBR:s rekommendation är att förläggning i vägbana vid belagd väg inte är tillåtet.

Nätstation
En ny väg får inte äventyra säkerheten för nätstationerna. Vägen får inte heller försvåra åtkomsten av nätstationerna. Minsta avstånd från vägområde till nätstation bör vara 5 meter.

Man får inte ändra marknivån eller vidta annan åtgärd, t ex schaktning som kan medföra fara för nätstationen eller medföra att stationen kan vålla skada på person eller egendom. Schaktning bör inte ske inom ett avstånd av 4 meter från nätstationen. Schaktning och arbete intill Vattenfall Eldistributions nätstationer får inte försvåra åtkomsten.

Upplag och schaktning invid markkabel
Upplag får finnas invid markkabeln under förutsättning att detta inte placeras så att underhåll av markkabeln försvåras.

Det horisontella avståndet från markkabeln till upplaget bör inte understiga 3 meter. 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 markkablar ska entreprenör inneha intyg avseende ESA-utbildning, ESA instruerad person.

Innan schaktning eller grävarbete påbörjas skall Vattenfall kontaktas avseende kabelanvisning. Detta skall ske minst fem arbetsdagar innan arbetena påbörjas.

Då markkablar frilagts skall föreskriftsenlig täckning och markering av mark-kablarna göras vid återfyllning. Detta för att undvika framtida kabelskador på grund av exempelvis sättning i marken.

Vattenfall Eldistribution AB vill informera om följande:

- Eventuell flytt/förändringar av befintliga elnätanläggningar utförs av Vattenfall Eldistribution, men bekostas av exploatören.
- Offertförfrågan för ledningsflytt inom lokalnät görs via Vattenfall Eldistributions hemsida, Offertförfrågan flytt av anläggning - Vattenfall Eldistribution. Vid offertförfrågan ska samrådsyttrandet bifogas. För att underlätta handläggningen bör konfliktpunkter vara utredda och elnätsanläggningar vara utsatta. Utsättning kan beställas via Ledningskollen.
- Inför anslutning av ny byggnad till befintligt elnät måste beställning av offert på el-servis beställas i mycket god tid. Offert på el-serviser, både byggkraft och permanent servis, beställs via Anslutning - Vattenfall Eldistribution eller på telefon: 020-82 10 00
- Vid eventuella schaktningsarbeten skall kabelutsättning begäras. Se Gräv inte utan koll I Vattenfall Eldistribution
- När du ska bygga, fälla träd, schakta eller spränga nära våra ledningar så glöm inte att beställa bevakning. Då är vi med på plats under arbetets gång och ser till att inga skador uppstår Beställ tjänst - Vattenfall Eldistribution
- Vid ny infart till fastigheten skall befintlig markkabel förläggas i rör. Detta beställs via Offertförfrågan flytt av anläggning - Vattenfall Eldistribution för lokalnät och beställs så tidigt i processen som möjligt.
- Befintliga elnätanläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av genomförandet.
- Någon anläggning, tex byggnad, får inte uppföras invid elnätanläggning tillhörande Vattenfall Eldistribution så att gällande säkerhetsavstånd inte hålls.

Kommentar:
Kommunen noterar yttrandet.

Ledningssamordning sker inom slussprojektet under ledning av Trafikverket för att säkerställa att befintliga och nya ledningars funktion tillgodoses.

Nytt område för elnätsstation är cirka 10x10 meter stort så det bedöms finnas tillräckligt med utrymme för att placera nätstationen på ett önskvärt avstånd från ny väg.

Yttrande 7 – Vattenfall Vattenkraft 2026-06-26

Yttrande
Vattenfalls fastighet Olidan 5:16 är vattenkraftverkens beredskapsfastighet för kraftproduktion och dammsäkerhet. Fastigheten och förråden på denna är en förutsättning för att säkerställa och upprätthålla kraftproduktion och dammsäkerhet.

Innan detaljplanen kan antas meddelar Trollhättans stad i granskningshandlingen att det är en förutsättning att Trafikverket/Sjöfartsverket och Vattenfall når en överenskommelse som möjliggör både Vattenfalls verksamhet i området och en tillstyrkan till detaljplanen. Detta är i linje med de synpunkter som framförts av Vattenfall i dialog med både Trollhättans stad och Trafikverket/Sjöfartsverket.

Efter Trollhättans stads nu genomförda planjusteringar och en förväntad blivande överenskommelse med Trafikverket/Sjöfartsverket bedömer Vattenfall att detaljplanens utformning för Västergärdet slutligen kan bli förenlig med Vattenfalls verksamhet.

Kommentar:
Kommunen noterar Vattenfall Vattenkrafts yttrande.

Yttrande 8 – Sjöfartsverket 2026-06-22

Yttrande
Sjöfartsverket är positiva till planförslaget och har inget att erinra.

Detaljplanen medför en tillfällig negativ påverkan för sjötrafiken under byggtiden samt under drifttid till dess nya slussled öppnar för sjötrafik. Men detaljplanen är en förutsättning för att genomföra slussprojektet som i sin tur säkerställer fortsatt Vänersjöfart och riksintresset kommunikationer-sjöfart i Trollhätte kanal.

De synpunkter vi framförde i samrådet anses hanterade. Utifrån det vidare arbete som skett med gestaltningsförslag av byggnader inom slussprojektet har man landat i ett förslag på gestaltning av bro och teknikhus som överensstämmer med planförslaget.

Kommentar:
Kommunen noterar Sjöfartsverkets yttrande.

KOMMUNALA INSTANSER

Yttrande 9 – Lantmäterimyndigheten, 2026-06-22

Yttrande
Vilket slag av allmännyttiga underjordiska ledningar, u_1 är det som ska finnas inom området T_1? Vilken typ av ledningar och vem som är ledningsägare bör framgå så fastighetsägaren vet vem han kan rikta krav om ersättning mot.

Beteckningar för rättigheter saknas i dokumentet Plankarta med rättigheter. De rättigheter som tas upp i fastighetsförteckningen inom plan bör gå att utläsa i plankarta med rättigheter.

Kommentar:
Planbeskrivningen uppdateras avseende u_1.

Plankarta med rättigheter uppdateras inför antagandet.

Yttrande 10 – Trollhättans Energi AB (TEAB), 2026-06-25

Yttrande
Inget att erinra.

Kommentar:
Plankontoret noterar Trollhättan Energis yttrande.

Yttrande 11 – Vänersborgs kommun 2026-06-01

Yttrande
Avstår att yttra sig.

Kommentar:
Plankontoret noterar Vänersborgs kommuns yttrande.

Yttrande 12 – Lilla Edets kommun 2026-06-22

Yttrande
Har inget att erinra.

Kommentar:
Plankontoret noterar Lilla Edets kommuns yttrande.

Yttrande 13 – Kultur- och fritidsförvaltningen 2026-06-24

Yttrande
Har inget att erinra.

Kommentar:
Plankontoret noterar Kultur och fritidsförvaltningens yttrande.

SAKÄGARE

Yttrande 14 – Sakägare 1, 2026-06-23

Yttrande
Byggstart för ny bro
På det tidigare samrådet hade vi synpunkter på att en ny bro planeras att byggas före ett beslut om slussens sträckning vunnit laga kraft. Vi fick bla följande svar från er: " Om inte det norra alternativet kan genomföras behövs inte Västergärdetbron och detaljplanen kommer med stor sannolikhet inte att genomföras."

Av den information vi fått, planeras ny bro att byggas under 2027 och svaret från Mark-och miljödomstolen för slussprojektet förväntas komma under början av 2028, dvs året efter byggstarten för den nya bron.

Så nu lämnar vi återigen in en synpunkt kring att ny bro planeras att byggas före ett beslut om slussens sträckning vunnit laga kraft. Vi motsätter oss starkt att ni väljer den turordningen utifrån både en miljö- och en ekonomisk aspekt. Vi anser även att detta går mot allmänna samhällsekonomiska principer vid nybyggnation, map behov, underlag, konsekvenser och tillstånd, och hoppas denna gång på ett annat svar.

Det föreslagna namnet "Västergärdetbron"
Vi boende på Västergärdet kommer att vara extremt utsatta under många år av buller, damm och en mängd andra inskränkningar, och även efter att ny bro och slussar är klara kommer vi under all framtid att påverkas av buller och avgaser i och med slussar och kanal precis går förbi vårt hus/område. Allt detta som sker, sker över våra huvuden, vi har alltså inget att säga till om eller kan påverka åt något håll, även om man gör lagstadgade samråd där vi kan lämna synpunkter. Oavsett de synpunkter vi lämnar verkar de i slutändan inte ha någon betydelse.

Namnet på den nya bron har ju ingen praktisk betydelse för vare sig bro- eller slussprojektet. Varför kan då vi som bor på Västergärdet inte få lägga in ett veto kring namnet. Varför är det så viktigt att den ska heta just "Västergärdetbron"? Då det är Sjöfartsverket som beslutar kring namnvalet, vill vi att ni från kommunen tar diskussionen med dem och inte bara lämnar våra åsikter i frågan utan förmedlar att det är principiellt viktigt för oss boende. Vi vill inte igen få svaret att det redan gått så lång tid och namnet är etablerat, vi reagerade och lämnade synpunkter om bro-namnet så fort vi fick kännedom om det.

Vi vill att namnet på bron ändras. Förslag på andra bro-namn lämnades i förra samrådet men kommer här igen;

- Olidebron
- Nya Olidebron
- Åkersbergsbron (har verkligen förankring till platsen där bron landar på Aker-sidan)
- Åkerssjöbron

Buller
Slussbygget planeras pågå i 66 månader enligt möte med Trafikverket 260527. Då räknar vi med MINST 66 månader, troligen längre med tanke på att Trafikverkets prognoser ofta överskrids. Till denna tid kommer bro- och vägbygge som också kommer att medföra buller, och vi önskar få reda på hur länge det arbetet planeras pågå. Här skriver ni också att ni inte

kommer att kunna hålla Naturvårdsverkets riktlinjer för buller – Hur tänker ni lösa det för oss boende?

Då ny bro och nya vägar beror på slussbygget, måste den totala tidsaspekten beaktas.

Det kan inte vara OK att vi som boende och villaägare ska utstå buller under 5-6 år, att varje morgon (vardagar ffa) behöva väckas kl 7 på morgonen av bullerljud och utstå detta under dagens samtliga timmar. Vi har fått till oss att arbete även kan utföras kvällar, nätter och helger. Till saken hör att när bygget av ny bro planeras starta har vi båda slutat att arbeta och måste därför dagligen leva med buller och inskränkningar under många år.

Tidsutsträckning
Vi har nyligen i TTELA läst att projektet planeras först vara klart 2034, är det inte 66 månader plus ny bro och vägbygge som gäller längre? Om inte, hur länge planeras i så fall slussbygget att pågå, inklusive bro- och vägbygge?

PFAS
Det har vid provtagningar i området för ny vägsträckning mellan ny bro och Åkersbergsvägen upptäckts PFAS i marken, men hur det ska hanteras kommer att klargöras i den fortsatta planprocessen (Sid. 26). Kommer det då vara möjligt att yttra sig kring den frågan när det är klart?

Oavsett så måste vi i Västergärdets Samfällighet få redovisat hur detta hanteras under byggnationen och även garantier för att läckage av PFAS inte kan ske till våra närliggande mark samt koloniområde. Ett sådant läckage skulle kunna få mycket allvarliga konsekvenser för vår boende- och levnadsmiljö och får aldrig kunna ske.

Dagvatten
Vårt koloniområde tar redan idag emot en hel del dagvatten från Vattenfalls mark som omger vårt koloniområde. Om en väg byggs kommer detta att innebära ännu mer dagvatten som inte tas upp/bromsas av mark. På vilket sätt kommer ny väg förses med dike och dränering för dagvatten?

Broöppning 1
Hur lång blir den totala öppningstiden för ny bro i respektive båtriktning för yrkesfartyg? Med totala tiden avses från när trafiksignaler för öppningsvarning startas och tills trafik kan släppas på igen. Under många år kommer den nya bron vara den enda vägen för oss att åka ut ifrån vårt område. Nuvarande gång- och cykelbro "Olidebron" har en öppningstid på 25 minuter när en stor båt kommer. Detta kan aldrig accepteras!

Klaffbron har väsentligt kortare öppettider.

Broöppning 2
Öppningstider för den nya bron måste styras under byggnationstiden för ny slussanläggning så att yrkesbåttrafik endast i undantagsfall får passera under dagtid 06:00 – 18:00. Boende måste kunna ta sig till och från jobbet, barn till/från skolan, utan att riskera att bli fast i en broöppning i 30-45 minuter med köande. Detta måste ju även vara en prioriterad fråga för räddningstjänsten. Bör även vara en prioriterad fråga för TRV:S utfodringskapacitet av berg, då en öppning även stoppar och köar upp den typen av transporter.

Broöppning 3

Finns det någon simulering gjord på trafiksituationen över ny bro" under byggnationstiden? Med andra ord finns det ett genomarbetat underlag på störningssituationen för oss boende, baserat på liknande trafikmängder som idag? Vi tänker på ett typiskt sommarscenario med passerande lastfartyg, fritidsbåtar,

Sjöfartsverkets nyttotrafik och den trafikmängd som normalt sett passerar in till området för arbete, boende, rekreation och turism. Om inte förutsätter vi att en sådan tas fram och redovisas.

Trafiksituation för Räddningstjänsten
Räddningstjänsten kommer att ha en alternativ väg genom byggområdet enligt tidigare info. Kommer denna alternativa väg vara tillgänglig för räddningstjänsten under hela kanal- och slussbygget? Om inte, vilka tidsperioder/byggskeenden kommer den med nuvarande planering att vara otillgänglig?

Kommentar:
Yttrandet lyfter flera viktiga frågor om slussprojektets genomförande. Flera av dessa ligger dock utanför den aktuella detaljplanens syfte och geografiska avgränsning och hanteras inom andra delar av projektet eller genom prövning enligt annan lagstiftning.

Byggstart för ny bro
Frågan om tågordning och olika byggstarter för projektet är en fråga som hänvisas till Trafikverket då det inte är Trollhättans stad som kommer att genomföra någon större byggnation till följd av detaljplanen.

Det föreslagna namnet "Västergärdetbron"
Trollhättans stad bedömer att namnet Västergärdetbron är ett lämpligt namn på den nya bron. Namnet har en förankring till platsen och anger var bron landar på Åker-sidan. Namnet Västergärdet är inte bara ett namn som avser den bebyggelse som ingår i byggnadsminnet utan är en plats i området. Namnet kommer ursprungligen från gården Olidans benämning av sina två gärden; Olide Västergärde respektive Olide Östergärde. Västergärdetbron bedöms vara ett bra alternativ utifrån god ortsnamnssed och namnvård.

PFAS
PFAS - Uppmätta halter av PFAS i grund- och markvatten bedöms inte utgöra några risker med avseende på vare sig spridning med grundvatten eller till ytvatten. Ytjorden/fyllnadsmaterialet innehåller generellt halter av PFAS som är påvisbara men understiger SGI:s föreslagna riktvärden för KM (som Naturvårdsverkets rekommenderar). Därmed bedöms ingen sanering av jord med avseende på PFAS som nödvändig med avseende på vare sig nuvarande eller planerad markanvändning. Genomförda undersökningar visar också att det finns en heterogen föroreningsproblematik med avseende på andra föroreningar som tungmetaller, PCB, PAH:er, petroleumämnen, dioxin och irgarol i ytjorden/fyllnadsmaterialet inom och i anslutning till planområdet. Kompletterande undersökningar och miljökontroller av jord och schaktvatten kommer att krävas i samband med schaktning. Syftet med detta är att avgränsa påvisade föroreningsförekomster och klassificera schaktmassor för att säkerställa en korrekt hantering.

Dagvatten
Åkersbergsvägen kommer, när den byggs om, att få en lutning som gör att dagvatten från vägen leds bort från koloniområdet och sedan norrut. Nya dagvattenledningar kommer sedan

se till att vattnet når den nya slussleden. Genomförda utredningar visar att det inte kommer att bli sämre vid kraftigare regn eller att risken för översvämningar kommer att öka.

<u>Broöppningar</u>
Hur broöppningar kommer ske är inget som detaljplanen kan reglera. Det är Sjöfartsverket som kommer bestämma och ha rådighet över när och hur Västergärdetbron och den nya bron över slussleden ska öppnas. Trollhättans stad anser att broöppningstiderna bör hållas nere för att minimera påverkan på vägnätets framkomlighet.

Under byggtiden av de nya slussarna kommer framkomligheten i området periodvis vara krångligare. Dock har aktuell detaljplan att bedöma konsekvenserna för Västergärdetbron och inte vad konsekvenserna blir under själva slussbyggnationen. Det som kan sägas är däremot att efter slussarna är klara bedöms tillgängligheten bli god, dels genom att det kommer att finnas två förbindelser, dels att farleden bara kommer beröra den andra bron vilket gör att Västergärdetbron i framtiden inte kommer att öppnas lika ofta.

Trollhättans stad anser att projektet inför byggstarten behöver visa på hur framkomligheten för fastighetsägare och allmänheten blir under bygget av nya slussar. Trollhättan stad förutsätter att detta sker i enlighet med gällande regler och rekommendationer för infrastrukturprojekt och inte innebär oskäliga risker eller avsevärt försämrad tillgänglighet för berörda.

<u>Trafiksituationen för räddningstjänsten</u>
Trafikverket har informerat om att räddningstjänsten kommer få möjlighet att passera genom byggområdet under byggtiden ifall det skulle förekomma svårigheter med framkomlighet via Västergärdetbron. Man lyfter också möjligheten att snabbt fälla klaffen på bron vid akuta händelser likt man redan idag har möjlighet att göra på andra öppningsbara broar.

Yttrande 15 – Sakägare 2, 2026-06-15

Yttrande
Vi är oroliga för att den nya bron kommer vara otroligt trafikerad då lastbilar kommer köra var tredje minut samtidigt som vi ska ta oss till arbete och annat. Får köra runt stan, över klaffbron för att nå Strömslund, Överby och sjukhus etc. Känns inte varken ekonomiskt eller praktiskt att bygga en ny bro över kanalen. Det medför så mycket mer arbete runt hela kanalen och förstör promenadvägarna längs kanalen. Även hela intrycket och naturen kommer förändras på ett negativt sätt. Vi anser att den befintliga slussen byggs om på samma plats/ södra alternativet och man därav behåller både naturreservatet och en redan bra miljö både för alla oss i Trollhättan och turism, med en trevlig småbåtshamn vid slusscafet. Och inte minst sparar pengar då man inte behöver en ny bro och nya vägar. Och önskan att all bergsmassa kan skeppas med båt söderut.

Kommentar:
Under byggtiden av de nya slussarna kommer byggtransporter vara påtagliga och det kommer periodvis vara krångligare att ta sig fram. Trollhättans stad anser att projektet inför byggstarten behöver visa på hur framkomligheten för fastighetsägare och allmänheten blir under bygget av nya slussar. Trollhättan stad förutsätter att detta sker i enlighet med gällande regler och rekommendationer för infrastrukturprojekt och inte innebär oskäliga risker eller avsevärt försämrad tillgänglighet för berörda.

Västergärdetbron behövs dels för själva bygget av slussanläggningen, dels för att ersätta Olidebron och Vattenfalls svängbro. De konsekvenser som bygget av Västergärdetbron innebär för platsen/marken bedöms inte som en påtaglig skada men visst sker en viss påverkan på exempelvis naturvärden. Promenadvägen utmed Bergkanalen kommer att fortsatt finnas kvar, om än i en lite annorlunda dragning där bron landar.

Trafikverket/Sjöfartsverket har valt att gå vidare och arbetar nu för det norra alternativet på placering av ny slussled. Något arbete med andra alternativ pågår inte i nuläget. Arbetet med aktuell detaljplan har att bedöma om platsen är lämplig för en bro över Bergkanalen och rör inte placeringen av den nya slussleden.

Yttrande 16 – Sakägare 3, 2026-06-15

Yttrande

Bakgrund

Enl. Trafikverket är bron en förutsättning för att transportera bort ca. 1,5 miljoner berg (fasta m3) omräknat får vi nära nog 5 miljoner lösa m3 eller motsvarande ton, då är inte breddning av bergkanalen och byggande av ny hamn samt fördjupning av älven med i sammanställningen. Trafikverket har redovisat att massorna skall transporteras till en tillfällig tipp vid Lextorp/ Myrgången (avsiktsförklaring har upprättats mellan Trafikverket och Kommunalrådet Peter Eriksson) via en ny transportväg vilket löper längst med Vattenfalls kraftledningsgata. Denna tipp kommer då att innehålla 5 miljoner m3 på en yta av 350*350* 120 som en pyramid. Volymen= H*B/3 (B= Basen H = höjden) en gigantisk stor tipp.

Tippen är tänkt att läggas på åkermark där marken utgöres av glacial lera, någon ytterligare geoteknik har inte redovisats av bärighet och stabilitet för marken. (Skred inträffade i området i samband med att järnvägen byggdes ut 2013). Vi vet att omgivningarna utgörs av Järnvägen mellan Göteborg-Karlstad, ett stort Ställverk samt omgivande husbebyggelse. Vidare kommer transporter av berget gå genom bostadsområden, vid en överslagsberäkning kommer man fram till 250 000 lastbilstransporter en väg. Bron kommer alltså att trafikeras av 500 000 fordon enbart för att köra bort berget. Nu tillkommer det ytterligare transporter av betong, armering och övrigt byggmaterial, återfyllnadsmassor, asfalt mm kanske i en omfattning av ytterligare 100 000 fordon. Vidare skall övrigt berg i en framtid transporteras bort från Lextorp genom vår stad med ytterligare 500 000 transporter. Jag saknar beräkningar för den uppkomna miljöbelastningen i form av Co2, damm och buller, vilket kommer att påverka större delen av Trollhättans befolkning. Någon bullermätning för krossverksamhet har ej gjorts. Vidare behöver ytterligare åkermark tas i anspråk för de krossade produkter såsom 0-150 och 0-40, en yta för dessa fraktioner kanske 250*250 m2. Denna verksamhet kommer att bedrivas under säkert 5-10 år.

Byggandet av vägen till Lextorp kommer att passera E-45 där en viadukt skall byggas vidare skall man bygga vägtunnlar under Karlstorpsvägen och Lantmannavägen. Vägen kommer att korsa ett antal gång-cykelvägar vilka måste byggas på ett säkert sätt. Vägen kommer att gå genom skol och bostadsområden men även skog behöver huggas ned. Enbart byggande av denna väg är en kostnad på 200-300 miljoner.

En ytterligare barriär införes i staden.

Trollhättans Stad

Trafikverket har vid olika informationssamtal menat på att man kan transportera ut berg via älven och har i sina påståenden hävdat att man kan transportera hälften av berget till Vinga, vid senaste Informationsmöten var en lösning att tippa berget i Vänern. Något miljötillstånd finns inte för denna verksamhet. TRV har inte redovisat hur man kan tvätta rent berget från kväve och stendamm. Troligtvis kommer man inte få miljötillstånd för denna hantering. Om man räknar på enbart att transportera bort 2 500 000 ton berg (hälften) innebär det 2500 pråm-transporter, säg två pråmar om dagen kommer det att innebära att utlastningen tar 1250 dagar eller 5 år.

Sammanfattningsvis inryms inte denna tid i den av Trafikverket redovisade tidplanen av byggande av slussled på 3 år.

Enl. Trafikverket/ Sjöfartsverket kommer 1916 års slussled att stängas 2030 då man bedömer att slussleden är uttjänt, med tanke på att samtliga utredningar och miljöprövningar inte kan vara klara tidigast 2032 och en byggtid på troligtvis 8-10 år, kommer Slussleden att vara stängd i 10 år. Då har eventuell kvarvarande industri löst sina transporter via ex. hamnar Uddevalla, Köping, Västerås och Norrköping. Dessa hamnar kommer att nås via utbyggt järnvägsnätet och vägnät. Med tanke på att investeringskostnaden kommer kanske vara 40 miljarder kommer varje fartygstransport kostar då 800000: - till 1000000: - under de närmsta 100 åren. Givetvis kommer Sjöfarten inte kunna konkurrera järnvägen. Vidare vill vi påpeka att transport via älven har minskat från toppåret 1990 på 3,5 miljoner ton till idag 2025 till 1,7 miljoner ton. Då beslutet togs att utreda nya slussar trodde man att 2030 skulle det transporteras 3,9 miljoner ton, en summa som föga stämmer in med nuvarande utfall.

Jag kan konstatera att Trafikverket måste presentera ytterligare planer gällande

1. Stabilitetsplaner på Lextorp.
2. Detaljplan byggande Transportväg till Lextorp.
3. Miljökonsekvenser i samband med transport och krossverksamheter på Lextorp.
4. Miljötillstånd av tippmassor i havet utanför Göteborg eller Vänern.
5. Rening av berget från Kväve samt utsläpp i älven.
6. Krossverksamhet vid krossanläggning dels i linjen dels krossverksamhet vid Villa Olidan.
7. Tillstånd att säga upp naturskyddsområdet samt prövning av detta tillstånd i Mark och överdomstolen.
8. Utredning vilka åtgärder måste till vilken visar att älven klarar att ta emot större fartyg. SGI har i tidigare utredningar visat att omfattande muddringar och Skredsäkringar måste till.
9. Utredningar måste till för att säkerställa att muddermassorna inte utgör fara för spridning av föroreningar till älven då denna utgör färskvatten för i dagsläget en miljon människor och råvatten för industri och jordbruk.
10. Utredningar måste till gällande följdinvesteringar vad gäller farleder bla. Carls grav samt farleder i Vänern.
11. Utredningar måste till vad gäller investeringar i nya hamnar. Idag har Trafikverket förslagit att ta bort 2 av de Vänerhamns 4 hamnar som klassas som Riksintresse.
12. Vi har påtalat tidigare att berget vid den tänkta slussleden är väldigt sprickrikt och att med tanke på att man spränger ett 50 m djupt dike, kommer att påverka grundvattensänkning på kanske upp till en kilometer. Effekter på naturskyddsområdet kommer att vara omfattande med ökad skogsdöd av gran och

tall men även lövträd kommer att drabbas. Dessa risker är inte utredda och vilken påverkan detta får på mångfalden av flora och fauna.

13. Trafikverket har gjort bedömningen att 50 000 m2 av naturskyddsområdet behöver sägas upp. Min bedömning är att minst 300 000 m2 berörs omedelbart av slussbygget, men långtgående effekter kanske påverkar naturskyddsområdet med 1 000 000 m2. Detta måste också utredas.
14. Med tanke på vad som sägs i punkt 13 måste man beakta hur klimatförändringar påverkar miljö och luft. Med utdöende skog och vegetation påverkas avrinning och risk för skred och ras ökar.

Västergärdesbron

Vi har i tidigare samråd påpekat att den tänkta vägen från Västergärdesbron med anslutning till Åkersbergsvägen vid fastigheterna Olidan 10:1 och 10:2 ej kan accepteras. Denna väg är tänkt att trafikeras av besökare till Åker och slussområdet. Vi har föreslagit att vägen skall gå rakt fram och ansluta till Åkersbergsvägen vid Åkers sjö.

Vi vill inte spränga bort mer berg och skövla mer skog. Vi vet att i artbeskrivningen finns många rödlistade arter, i den skog som TRV vill hugga ned.

Vidare avvisar vi tanken att bredda Åkersbergsvägen förbi kolonilotterna, vi vill inte öka på Trafikflöden och hastigheten in vid Västergärdet vilket är ett byggnadsminne utan Åkersbergsvägen stängs av för genomfart från Norr endast boende tillåts på Västergärdet. Från Söder tillåts bara Åkersbergsvägen att trafikeras av boende på Västergärdet.

Vidare har jag påpekat att trafikflöden med ökat trafik genom Skoftebyn ej har beaktats. Gäller både i byggskeden och driftskede.

Jag har också pekat på att möjligheten att nå de många arbetsplatserna på Nohab-området kommer att försvåras, vilket kan leda till att företag flyttar från området. Parkeringsfrågan är inte utredd. Frågan om öppet tider för bron är inte utredd och har inte beaktats. Vidare har man inte beaktat hur anslutning Bron/ Åkersjövägen skall utformas. Vidare har man inte utrett hur ökad trafik påverkar vägarna och boende i Skoftebyn. Förtätning av området mellan Kyrkan och Åkers sjö har inte utretts, området utgörs av ett statligt byggnadsminne samt två enskilda byggnadsminnen. Hela Älvrummet är att betrakta som ett enda stort sammanhängande byggnadsminne, visserligen uppdelat på tre separata byggnadsminnen.

Förorenade massor förekommer i tilltänkta ytor ingen redovisning görs om hur dessa skall åtgärdas ej heller hur infiltration påverkar dessa förorenade massor och hur spridning av massor kan komma att påverka odlingsmark. Kan reflektera att framtagandet av Detaljplanen för bron har skett under mycket stark tidspress där mycket har förbisetts. **Detaljplanen bör därför inte kunna antas utan kan först behandlas när övriga planer och beslut om ny slussled fått klartecken från domstolar finns på plats.**

Sammanfattning och slutsats

Med tanke på att det återstår ett flertal utredningar, detaljplaner, miljöprövningar och domstolsförhandlingar måste Detaljplanen för Västergärdes bron skjutas på framtiden, beslut om denna detaljplan måste tas när samtliga förutsättningar är utredda. Utfallet vid alla dessa prövningar kan komma att innebära att någon ny slussled inte kommer att byggas samt någon bro blir då överflödig. Utan man kommer att renovera befintlig 1916 års slussled.

Kommentar:
Yttrandet lyfter flera viktiga frågor om slussprojektets miljöpåverkan och genomförande. Flera av dessa ligger dock utanför den aktuella detaljplanens syfte och geografiska avgränsning och hanteras inom andra delar av projektet eller genom prövning enligt annan lagstiftning.

Övergripande frågor om slussprojektets miljöpåverkan och genomförande under bygg- och driftskedet hanteras huvudsakligen inom detaljplanen för slussanläggning och farled, Trafikverkets tillståndsprövning enligt miljöbalken samt andra erforderliga prövningar. Det gäller bland annat frågor om vattenverksamhet, masshantering, transporter, buller, grundvattenpåverkan och naturmiljö.

De delar av yttrandet som avser slussprojektet i stort föranleder därför inga ändringar av detaljplanen. Synpunkterna kommer dock att vidarebefordras till Trafikverket för beaktande i det fortsatta arbetet.

Detaljplanen omfattar Västergärdetbron med anslutande vägar och utgör en avgränsad del av det större slussprojektet. Kommunens bedömning är att marken är lämplig för den användning som planen medger och att detaljplanen innebär en lämplig avvägning mellan berörda intressen. Länsstyrelsen bedömer i sitt granskningsyttrande den 25 juni 2026, utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL, att planen kan accepteras och att den därför inte kommer att överprövas om den antas.

Placeringen/dragningen av den nya vägen (Annie Walléns väg) har tillsammans med placeringen av den nya bron föregåtts av studier av olika alternativ. Alternativa vägdragningar redovisas i separat PM inför antagandet för att tydliggöra vilka avvägningar som gjorts rörande val av placering/dragning. En dragning mot Åkers sjö ingår i alternativstudien.

En breddning av Åkersbergsvägen sker i första hand för att förbättra för gående genom att kunna uppföra en bredare gångbana utmed vägen. Körbanan för bilar kommer att bli smalare än den är nu; 5,5 meter i framtiden mot cirka 6 meter idag. Därtill kommer olika hastighetsdämpande åtgärder att studeras/övervägas. I sammanhanget bedömdes det lämpligare att intrånget sker mot koloniområdet och inte in mot bostädernas trädgårdar vilket skulle riskera innebära en negativ påverkan på det enskilda byggnadsminnet. Intrånget, som primärt avser del av vägslänt, är utmed hela koloniområdet cirka 140 kvadratmeter och bedöms inte allvarligt påverka möjligheterna till fortsatt odling.

Angående artskydd/rödlistade arter se svar på yttrande från Naturskyddsföreningen, Yttrande 19 – Naturskyddsföreningen, 2026-06-04.

Konsekvenserna med ökad trafik i Skoftebyn har studerats i den trafikutredning och bullerutredning som tagits fram. Viss trafikökning beräknas ske men inom rimliga nivåer som inte innebär en väsentlig negativ förändring mot nuläget.

Det bedöms inte sannolikt att förlusten av parkeringsplatser vid en ombyggnad av Åkerssjövägen skulle ha någon avgörande betydelse för företags möjligheter att etablera sig eller stanna kvar på Innovatum. Det är respektive fastighetsägares ansvar att tillgodose parkeringsbehovet för de verksamheter och lokaler som hyrs ut. De aktuella parkeringsplatserna nyttjas utan arrende eller annat avtal som säkerställer parkering på platsen. Nyttjandet har pågått under lång tid, sannolikt sedan Nohab-tiden, men någon rätt till fortsatt parkering på marken är inte säkerställd.

Det finns förslag på hur en korsning Åkerssjövägen/Gunnar W Anderssons passage/Annie Walléns väg kan se ut, redovisad i planbeskrivningen. Detaljplanen omfattar ett tillräckligt stort område för att möjliggöra en lämplig utformning av korsningen.

Det är, vad som är känt idag, inte aktuellt med någon förtätning i området mellan Trollhättans kyrka och Åkers sjö.

Uppmätta halter av PFAS i grund- och markvatten bedöms inte utgöra några risker med avseende på vare sig spridning med grundvatten eller till ytvatten. Ytjorden/fyllnadsmaterialet innehåller generellt halter av PFAS som är påvisbara men understiger SGI:s föreslagna riktvärden för KM (som Naturvårdsverkets rekommenderar). Därmed bedöms ingen sanering av jord med avseende på PFAS som nödvändig med avseende på vare sig nuvarande eller planerad markanvändning. Genomförda undersökningar visar också att det finns en heterogen föroreningsproblematik med avseende på andra föroreningar som tungmetaller, PCB, PAH:er, petroleumämnen, dioxin och irgarol i ytjorden/fyllnadsmaterialet inom och i anslutning till planområdet. Kompletterande undersökningar och miljökontroller av jord och schaktvatten kommer att krävas i samband med schaktning. Syftet med detta är att avgränsa påvisade föroreningsförekomster och klassificera schaktmassor för att säkerställa en korrekt hantering.

Yttrande 17 – Sakägare 4, 2026-06-23

Yttrande
Yttrande över granskning av detaljplan Västergärdesbron

Härmed lämnar Västergärdes samfällighet följande synpunkter avseende granskning av nämnda detaljplan rörande Västergärdesbron samt byggnation av ny väg samt inarbetande av del av Åkersbergsvägen i nämnda detaljplan denna del fanns inte med i ursprungligt samråd (Med andra ord behöver samrådshandlingar ställas ut på nytt).

Förutsättning
Enl. Trafikverket är bron en förutsättning för att transportera bort ca. 1,5 miljoner berg (fasta m3) omräknat får vi nära nog 5 miljoner lösa m3 eller motsvarande ton. Vi menar på att utredningar gällande förutsättningar för ny slussled måste bli klara och miljöprövningar måste vara godkända innan ny detaljplan kan upprättas.

Vi kan konstatera att Trafikverket måste presentera ytterligare planer gällande

Krossverksamhet vid krossanläggning dels i linjen ("farleden") dels krossverksamhet vid Villa Olidan viket kommer att ta ytterligare skogsmark i anspråk.

Tillstånd att säga upp naturskyddsområdet samt prövning av detta tillstånd i Mark och överdomstolen.

Vi vill bara nämna att utredningar om att ta upp större fartyg i älven måste till, vi kan bara nämna faktorer som skredsäkringar, muddringar och kraftproduktion måste beaktas (SE tidigare samråd 2021).

Västergärdesbron
Vi har i tidigare samråd påpekat att den tänkta vägen från Västergärdesbron med anslutning till Åkersbergsvägen vid fastigheterna Olidan 10:1 och 10:2 ej kan accepteras. Denna väg är

tänkt att trafikeras av besökare till Åker och slussområdet. Vi har föreslagit att vägen skall gå rakt fram och ansluta till Åkersbergsvägen vid Åkers sjö. Denna åsikt har ej beaktats.

Vidare avvisar vi tanken att bredda Åkersbergsvägen förbi kolonilotterna. vi vill inte öka på Trafikflöden och hastigheten in vid Västergärdet, utan trafik på denna väg är bara till för boende på Västergärdet.

Detaljplanen bör därför inte kunna antas utan kan först behandlas när övriga planer och beslut om ny slussled fått klartecken från domstolar är antagna och godkända.

Sammanfattning och slutsats
Med tanke på att det återstår ett flertal utredningar, detaljplaner, miljöprövningar och domstolsförhandlingar måste Detaljplanen för Västergärdes bron skjutas på framtiden, beslut om denna detaljplan måste tas när samtliga förutsättningar är utredda.

Kommentar:
Yttrandet lyfter flera viktiga frågor om slussprojektets miljöpåverkan och genomförande. Flera av dessa ligger dock utanför den aktuella detaljplanens syfte och geografiska avgränsning och hanteras inom andra delar av projektet eller genom prövning enligt annan lagstiftning.

Detaljplanen omfattar Västergärdetbron med anslutande vägar och utgör en avgränsad del av det större slussprojektet. Kommunens bedömning är att marken är lämplig för den användning som planen medger och att detaljplanen innebär en lämplig avvägning mellan berörda intressen. Länsstyrelsen bedömer i sitt granskningsyttrande den 25 juni 2026, utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL, att planen kan accepteras och att den därför inte kommer att överprövas om den antas.

Övergripande frågor om slussprojektets miljöpåverkan och genomförande under bygg- och driftskedet hanteras huvudsakligen inom detaljplanen för slussanläggning och farled, Trafikverkets tillståndsprövning enligt miljöbalken samt andra erforderliga prövningar. Det gäller bland annat frågor om vattenverksamhet, masshantering, transporter, buller, grundvattenpåverkan och naturmiljö.

Placeringen/dragningen av den nya vägen (Annie Walléns väg) har tillsammans med placeringen av den nya bron föregåtts av studier av olika alternativ. Alternativa vägdragningar redovisas i separat PM inför antagandet för att tydliggöra vilka avvägningar som gjorts rörande val av placering/dragning. En dragning mot Åkers sjö ingår i alternativstudien.

En breddning av Åkersbergsvägen sker i första hand för att förbättra för gående genom att kunna uppföra en bredare gångbana utmed vägen. Körbanan för bilar kommer att bli smalare än den är nu; 5,5 meter i framtiden mot cirka 6 meter idag. Därtill kommer olika hastighetsdämpande åtgärder att studeras/övervägas. I sammanhanget bedömdes det lämpligare att intrånget sker mot koloniområdet och inte in mot bostädernas trädgårdar vilket skulle riskera innebära en negativ påverkan på det enskilda byggnadsminnet. Intrånget, som primärt avser del av vägslänt, är utmed hela koloniområdet cirka 140 kvadratmeter och bedöms inte allvarligt påverka möjligheterna till fortsatt odling.

ÖVRIGA

Yttrande 18 – Närboende 1, 2026-06-28

Yttrande
Vår huvudsakliga synpunkt är att planförslaget i nuvarande form inte tillräckligt tydligt redovisar eller löser konsekvenserna för boende i närområdet. Detta gäller särskilt framkomlighet, räddningstjänstens tillgänglighet, reservväg, byggtrafik, buller, vibrationer, trafiksäkerhet och påverkan på närliggande byggnader.

Planen beskriver att bron ska kunna användas för allmän gång-, cykel- och biltrafik samt för specialtransporter. Bron kan även komma att användas för byggtrafik om den föreslagna nya slussanläggningen genomförs. Detta innebär risk för ökad trafik, mer tung trafik och ökade störningar i ett område där bostäder ligger mycket nära berörda vägar. Vi anser att detta behöver redovisas mer konkret innan detaljplanen antas.

En särskilt viktig fråga är framkomligheten. Utifrån nuvarande förhållanden och våra erfarenheter av broöppningar i området kan broöppningar innebära långa väntetider, i vissa fall upp emot en timme. Om den nya bron samtidigt ska fungera som en viktig förbindelse för boende, arbetspendling och vardagliga resor behöver detta hanteras tydligt i planen.

Frågan blir särskilt viktig vid akuta händelser. Vid brand, olycka, sjukdomsfall eller annan akut situation måste räddningstjänst, ambulans och polis kunna komma fram utan oskälig fördröjning. Planen bör därför tydligt redovisa hur akut framkomlighet ska säkerställas vid broöppning, köbildning, tekniskt fel, driftstopp eller annan störning.

Det måste finnas en fungerande reservväg för boende och räddningstjänst. Det räcker inte att enbart utgå från normala broöppningar för båttrafik. En öppningsbar bro innebär även risk för tekniska problem, driftstopp eller andra fel som kan blockera framkomligheten under betydligt längre tid än en vanlig broöppning. Erfarenheter från andra öppningsbara broar, exempelvis Klaffbron, visar att tekniska problem kan medföra längre avstängningar. Skillnaden är att det vid Klaffbron finns alternativa vägar, medan boende på Åker/Västergärdet riskerar att få kraftigt begränsad framkomlighet om den nya bron eller anslutande väg blockeras.

För oss som bor i området är det inte rimligt att framkomligheten kan påverkas under flera timmar eller i värsta fall längre tid utan en tydligt planerad alternativ väg. Detta gäller både vardagliga resor, arbetspendling och akuta situationer. Planförslaget bör därför kompletteras med en redovisning av vilken reservväg som ska gälla vid längre broöppning, tekniskt fel, driftstopp, olycka, brand eller blockerad väg.

Planförslaget bör även ta höjd för att en brand, trafikolycka, stillastående fordon eller annan händelse kan blockera den ordinarie körvägen. Om detta sker samtidigt som bron är öppen, om ett tekniskt fel uppstår eller om byggtrafik pågår, kan området få kraftigt försämrad framkomlighet. Det behöver därför finnas en praktiskt fungerande reservväg eller nödpassage under både byggskede och driftskede.

Vi anser att planförslaget behöver kompletteras med en tydlig utredning av:

- hur ofta bron kan behöva öppnas,
- hur länge bron kan vara öppen,
- hur köbildning ska hanteras,

- vilka alternativa vägar som finns vid broöppning, tekniskt fel, driftstopp
- eller blockerad väg,
- hur räddningstjänst, ambulans och polis ska säkerställas framkomlighet,
- hur boende påverkas vid ett möjligt byggskede.

Vi anser också att ett eventuellt byggskede är otillräckligt beskrivet. Det bör framgå hur mycket byggtrafik som kan väntas, vilka tider på dygnet den får köra, hur länge byggskedet kan pågå, vilken typ av tung trafik som kommer att passera och vilka åtgärder som ska vidtas för att skydda boende från buller, damm, vibrationer och trafikrisker.

Buller och vibrationer från själva byggarbetena behöver utredas tydligare. Det gäller särskilt buller och vibrationer från borrning, bergschakt, pålning, spontning och eventuell sprängning vid byggnation av den nya bron, nya väganslutningar och övriga markarbeten. Med hänsyn till områdets höjdskillnader och den typ av anläggningsarbete som krävs för ny bro och nya väganslutningar bedömer vi att borrning, bergschakt och eventuellt sprängning med stor sannolikhet kan bli aktuellt.

Dessa byggmoment kan påverka både boendemiljön och närliggande byggnader på Åkersbergsvägen 47 och 49. Planhandlingarna bör därför kompletteras med en särskild redovisning av vilka byggmetoder som planeras, vilka arbeten som kan orsaka höga ljudnivåer eller vibrationer, vilka riktvärden som ska gälla, vilka arbetstider som ska tillåtas och vilka skyddsåtgärder som ska vidtas.

Om sprängning, borrning, bergschakt eller andra vibrationsalstrande arbeten blir aktuella bör det krävas riskanalys, förbesiktning av närliggande byggnader, löpande vibrationsmätning under byggtiden samt efterbesiktning när arbetena är avslutade.

Det bör även tydligt framgå vem som ansvarar för eventuella skador på byggnader, mark, ledningar, murar, grundläggning eller andra anläggningar som kan uppstå till följd av vibrationer, sprängning eller andra byggarbeten.

Vi vill även framföra att planförslaget påverkar naturmark, strandskydd och rekreationsvärden i området. För boende i direkt närhet är detta en konkret påverkan på närmiljö, trygghet och tillgänglighet. Vi anser att dessa konsekvenser behöver vägas in tydligare innan planen antas.

Sammanfattningsvis motsätter vi oss att detaljplanen antas i nuvarande form. Vi anser att planen behöver kompletteras med tydligare redovisning och bindande åtgärder gällande:

- broöppningar, väntetider, tekniska driftstopp och framkomlighet,
- fungerande reservväg vid längre broöppning, tekniskt fel, driftstopp, olycka, brand eller blockerad väg,
- räddningstjänst och akut tillgänglighet,
- byggtrafikens omfattning, tider och påverkan vid ett eventuellt slussbygge,
- buller och vibrationer från borrning, bergschakt, pålning, spontning och eventuell sprängning,
- riskanalys, förbesiktning, vibrationsmätning och efterbesiktning av närliggande byggnader,
- tydligt ansvar för eventuella skador på byggnader, mark, ledningar och andra anläggningar,
- påverkan på natur, rekreation och boendemiljö.

Kommentar:
Yttrandet lyfter flera viktiga frågor om slussprojektets genomförande. Flera av dessa ligger dock utanför den aktuella detaljplanens syfte och geografiska avgränsning och hanteras inom andra delar av projektet eller genom prövning enligt annan lagstiftning.

Detaljplanen omfattar Västergärdetbron med anslutande vägar och utgör en avgränsad del av det större slussprojektet. I planbeskrivningen redogörs för detaljplanens påverkan på bland annat natur, rekreation och närområdet. Kommunens bedömning är att marken är lämplig för den användning som planen medger och att detaljplanen innebär en lämplig avvägning mellan berörda intressen. Länsstyrelsen bedömer i sitt granskningsyttrande den 25 juni 2026, utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL, att planen kan accepteras och att den därför inte kommer att överprövas om den antas.

Övergripande frågor om slussprojektets miljöpåverkan och genomförande under bygg- och driftskedet hanteras huvudsakligen inom detaljplanen för slussanläggning och farled, Trafikverkets tillståndsprövning enligt miljöbalken samt andra erforderliga prövningar. Det gäller bland annat frågor om transporter, buller och naturmiljö.

Inför byggskedets eventuella sprängningsarbeten ska en riskanalys enligt rådande standarder genomföras för att klargöra eventuell omgivningspåverkan. (PM Geoteknik 2024-11-27C).

Hur broöppningar kommer ske är inget som detaljplanen kan reglera. Det är Sjöfartsverket som kommer bestämma och ha rådighet över när och hur Västergärdetbron och den nya bron över slussleden ska öppnas. Trollhättans stad anser att broöppningstiderna bör hållas nere för att minimera påverkan på vägnätets framkomlighet.

Under byggtiden av de nya slussarna kommer framkomligheten i området periodvis vara krångligare. Dock har aktuell detaljplan att bedöma konsekvenserna för Västergärdetbron och inte vad konsekvenserna blir under själva slussbyggnationen. Det som kan sägas är däremot att efter slussarna är klara bedöms tillgängligheten bli god, dels genom att det kommer att finnas två förbindelser, dels att farleden bara kommer beröra den andra bron vilket gör att Västergärdetbron i framtiden inte kommer att öppnas lika ofta.

Bygget av Västergärdetbron bedöms inte påverka framkomligheten utmed Åkersbergsvägen förutom när/där den nya vägen ska anslutas mot Åkersbergsvägen. Påverkan bedöms inte bli värre än vid andra gatubyggnationer.

Trollhättans stad bevakar frågan kring byggtrafik och framkomlighet. Trollhättans stad anser att projektet inför byggstarten behöver visa på hur framkomligheten för fastighetsägare och allmänheten blir under bygget av nya slussar. Trollhättan stad förutsätter att detta sker i enlighet med gällande regler och rekommendationer för infrastrukturprojekt och inte innebär oskäliga risker eller avsevärt försämrad tillgänglighet för berörda.

Trafikverket har informerat om att räddningstjänsten kommer få möjlighet att passera genom byggområdet under byggtiden ifall det skulle förekomma svårigheter med framkomlighet via Västergärdetbron. Man lyfter också möjligheten att snabbt fälla klaffen på bron vid akuta händelser likt man redan idag har möjlighet att göra på andra öppningsbara broar.

Åkersbergsvägen 47 och 49 bedöms ligga på ett avstånd som innebär små risker för påverkan från vibrationer, sprängningar etc. Är man orolig för påverkan på sin fastighet till följd av kommande byggnation är det i första hand Trafikverket man ska vända sig. Trafikverket avser

att upprätta tydliga kommunikationsvägar dit fastighetsägare kan vända sig för frågor och synpunkter under själva byggskedet.

Yttrande 19 – Naturskyddsföreningen, 2026-06-04

Yttrande
Trollhättans naturskyddsförening är inte emot en fortsatt väl fungerande Vänersjöfart. Tvärtom vill vi, i likhet med de flesta trollhättebor, fortsatt se såväl fraktfartyg som fritidsbåtar trafikera vår kanal och slussar.

Men med det sagt, ställer vi oss frågande och kritiska till Trafikverkets och Trollhättans stads föreslagna plan om en "fjärde sluss". Med trenden allt färre båtar och färre näringar/industrier, som har behov denna frakt, så är det en samhällsekonomisk felsatsning till en orimlig samhällskostnad i förhållande till nyttan. Det är även ett alltför högt pris för de natur-, miljö- och kulturvärden, som kommer att förödas för alltid, under såväl anläggningstiden – som vid den fortsatta driften.

Bron är en förutsättning för att kunna frakta bort stenmassor via lastbil ut till E 45 (alt 2) och vidare till deponi utanför kommunen, alternativt att med dumpers fraktas till deponi/mellanlagring på Lextorp (alt 3). Med stenkrossar placerade i Slussområdet och på Lextorp. Lastbilar och/eller dumpers beräknas gå var sjätte minut i ena riktningen, vilket borde betyda att vägsträckan trafikeras i båda riktningarna ca var tredje minut och under minst tre år? (Utifrån information från TRV & Trollhättan Stad.) Kommer ha en starkt negativ inverkan på avtalade utsläppsmål och på människors hälsa och mående. Men också på den flora och fauna som finns i hela slussområdet inklusive det skogsområde (ny väg) som berörs från bron för anslutning till befintliga trafikleder. Transportvägen kommer att korsa ett mycket stort antal gång och cykelvägar samt vägar som används av barn till och från skolor och fritidsaktiviteter, cyklister m fl. Varje sådan passage kommer att utgöra en direkt fara för liv och hälsa. Västergärdesbron blir en förutsättning för att dessa risker ska kunna uppstå, vilket är en av flera anledningar till att detaljplanen inte ska antas.

Efter byggtiden har bron ingen funktion som motiverar kostnaden och miljökonsekvenserna.

Så här summerar Trafikverket själva konsekvenserna för naturmiljön i sin prövningsansökan till Mark- och miljödomstolen.

"Anläggningsskede – De naturvärden som påverkas bedöms till övervägande del ha höga naturvärden. Även område som är skyddat enligt 7 kapitlet miljöbalken försvinner genom permanent markanspråk. Även enstaka träd inom en biotopskyddad allé och ett stort antal särskilt skyddsvärda träd kommer att behöva avverkas. Flera av de fridlysta arterna kan påverkas negativt av bullerstörningar under anläggningsskedet. Många fridlysta arter bedöms också till viss del påverkas negativt av permanent markanspråk genom försvinnande av livsmiljöer. Även med föreslagna skyddsåtgärder bedöms miljöeffekten som stor, då påverkan till stor del är irreversibel. Sammantaget innebär det en stor-mycket stor negativ konsekvens för naturmiljön.

Driftskede – För driftskedet är bedömningen motsvarande den som för anläggningsskedet, eftersom höga naturvärden kopplade till barr- och ädellövskog fortsatt är försvunna.

Störningspåverkan från arbeten upphört efter anläggningsskedet. Skydds- och kompensationsåtgärder för fridlysta arter har genomförts, vilket delvis har motverkat negativ påverkan på

dessa. Under driftskedet bedöms konsekvenserna som liten-obetydligt negativa. Miljöeffekten bedöms som stor, på grund av en bestående påverkan inom ett lokalt påverkansområde men med lång varaktighet (3-40 år). Miljöeffekten bedöms utan att väga in den ekologiska kompensation som görs vid inrättande av naturreservat i Skälsbo.

Sammantaget innebär det en stor-mycket stor negativ konsekvens för naturmiljön."

I Naturvärdesinventeringen som genomfördes av Naturcentrum AB år 2021, 2023 samt 2024 på uppdrag av WSP för TRV:s räkning, finns ett antal rödlistade arter som Skogsalm, Ask, Spillkråka, mindre Hackspett, Nordfladdermus, Sydfladdermus, Grönsotdyna, Tusengömming, Svartöra och Hypoxylon petrinae (svenskt namn saknas) i det aktuella området.

De fridlysta arter som nämns är större Brunfladdermus, vanlig padda och grönvit nattviol. Därutöver finns stort antal växter med signalvärde som Brandsticka, Trådsticka, Stor revmossa och potentiellt fler.

Och här inte nämnda men identifierade rödlistade arter som är knutna till träd och död ved. Arter med starkt skydd/fridlysta liksom mer vanliga däggdjur, insekter, fåglar och kräldjur som har sina livsmiljöer i hela området och är beroende av varandras existens i ett ekologiskt system.

Alla arter av fladdermöss har ett strikt individskydd med stöd av artikel 12 art- och habitatdirektivet, som genomförs i 4 a § artskyddsförordningen. Det är enligt dessa bestämmelser förbjudet att döda arterna, störa arterna – särskilt under djurens parnings-, uppfödnings-, övervintrings- och flyttningsperioder, och skada eller förstöra djurens fortplantningsområden eller viloplatser. Förbudet gäller alla levnadsstadier hos djuren, dvs. även när fladdermössen går i vinterdvala. Det strikta individskyddet gäller oaktat vilken hotstatus fladdermusen har enligt rödlistan.

All avsiktlig störning som kan påverka chanserna till överlevnad, fortplantningsframgång eller reproduktionsförmåga för en fridlyst art, eller som leder till en minskning av det bebodda området eller till att arten förflyttas eller fördrivs, bör ses som en störning, (se

EU-kommissionens vägledning om strikt skydd för djurarter av gemenskapsintresse enligt habitatdirektivet, sidan 27).

Skyddet av fortplantningsområden och viloplatser i 4 a § fjärde punkten artskyddsförordningen är ett strängare skydd då det inte finns ett krav på avsiktlighet för att utlösa förbudet. Fortplantningsområden och viloplatser får inte påverkas på ett sådant sätt att platserna förlorar sin kontinuerliga ekologiska funktion för arten. Detta gäller exempelvis för boträd och yngelplatser för fladdermöss.

Naturskyddsföreningen gör gällande att kommunen inte har visat att det är utrett att olaglig påverkan på fladdermöss och övriga skyddade arter kan *uteslutas*, vilket är ett krav enligt vägledande domar från Mark- och miljööverdomstolen, (se bl.a. MÖD mål nr P 10706-21, 20 december 2022 och MÖD mål nr M 293-22, den 8 juni 2023).

Även om fortplantningsområden och viloplatser, dvs. yngelkolonier för fladdermöss, inte har återfunnits i eller i närheten av detaljplaneområdet talar naturmiljön, särskilt de grova träden med hål i, för att det finns sådana som riskerar att förstöras till följd av den verksamhet som detaljplanen medger. Med hänsyn till försiktighetsprincipen bör därmed inte detaljplanen antas (se EU-domstolens dom Voore Mets C-784/23 punkt 61).

Så om denna förödelse av värdefull och skyddade naturvärden, inte i någon större utsträckning efterfrågas av näringsliv/industri och turistnäring – vem/vilka behöver då en större "fjärde

sluss"? Renovering alternativt ombyggnation av 1916-års slussled har betydligt mindre negativ påverkan för såväl stadens invånare som för den värdefulla natur - och kulturmiljö som är stadens hjärta, stolthet och främsta attraktion.

Det är viktigt att ta hänsyn till att de samrådsyttranden som lämnades av bland annat Riksantikvarieämbetet gällande att bygga i 1916-års led byggde på förutsättningarna att de skulle byggas i samma större storlek som i de övriga alternativen.

Med tanke på att nuvarande storlek endast utnyttjas till 20% är utgångspunkten minst sagt märklig och felaktig. Huvudargumentet för projektet är att behöva stänga slussarna under en alltför lång tid och att näringslivet då hittar andra transportsätt - faller ju på tidsplanen - då nuvarande slussar påstås vara uttjänta redan 2030 och den "fjärde slussen" klar, i bästa fall, först 2032. TRV skriver själva att vissa avstängningar (kortare? perioder) kommer bli nödvändiga. En renovering/nybyggnation av nuvarande slussled kanske kan utföras i etapper med planerade avstängningar?

Kommunens beslutsfattare har ännu möjlighet att påverka, utreda och fatta ett klokare beslut. Med anledning av den omfattande och irreversibla påverkan som aktuellt projekt, tillsammans med andra delprojekt i projekt "fjärde slussen", kommer att medföra på skyddade arter och värdefulla miljöer avstyrker Naturskyddsföreningen kommunen att anta detaljplanen.

Kommentar:
Yttrandet lyfter flera viktiga frågor om slussprojektets genomförande. Flera av dessa ligger dock utanför den aktuella detaljplanens syfte och geografiska avgränsning och hanteras inom andra delar av projektet eller genom prövning enligt annan lagstiftning.

Detaljplanen omfattar Västergärdetbron med anslutande vägar och utgör en avgränsad del av det större slussprojektet. Kommunens bedömning är att marken är lämplig för den användning som planen medger och att detaljplanen innebär en lämplig avvägning mellan berörda intressen. Länsstyrelsen bedömer i sitt granskningsyttrande den 25 juni 2026, utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL, att planen kan accepteras och att den därför inte kommer att överprövas om den antas.

Övergripande frågor om slussprojektets miljöpåverkan och genomförande under bygg- och driftskedet hanteras huvudsakligen inom detaljplanen för slussanläggning och farled, Trafikverkets tillståndsprövning enligt miljöbalken samt andra erforderliga prövningar. Det gäller bland annat frågor om transporter, buller och naturmiljö.

Trollhättans stad har utvecklat och förtydligat sitt resonemang kring artskyddet som visar på att detaljplanen för Västergärdetbron utgör ett mycket begränsat ingrepp i det revir för spillkråka som är den artskyddsfråga som är aktuell. Andra skyddade eller rödlistade arter som Naturskyddsföreningen hänvisar till i sin skrivelse, tex flera arter av fladdermöss, mindre hackspett, vanlig padda och grönvit nattviol, förekommer inte inom det berörda planområdet på ett sådant sätt att en artskyddsprövning blir aktuell. Övriga rödlistade eller ovanliga arter som Naturskyddsföreningen namnger omfattas inte av artskyddsförordningens bestämmelser.

Den begränsade förlusten av livsmiljö för spillkråka innebär att inga krav på skydds- eller kompensationsåtgärder är aktuella i den enskilda prövningen av Västergärdetbron. Däremot kommer förlusten att adderas vid den kumulativa bedömning som kommer krävas för det större ingrepp i reviret som slussplanen innebär. Vid risk för negativ påverkan på spillkråkans

lokala bevarandestatus krävs olika skydds- eller kompensationsåtgärder. Även övriga skyddade arter enligt artskyddsförordningen tex samtliga fladdermöss kommer att bedömas i detaljplanen för den nya slussleden.

Utöver bedömningen i detaljplanen kommer artskyddet att prövas i samband med slussledens tillståndsprövning för vattenverksamhet. Trollhättans stad har för avsikt att anta detaljplanen för den nya slussleden först efter att vattendom har meddelats.

Yttrande 20 – Miljöpartiet, 2026-06-25

Yttrande

Helhetsprövning och kumulativa effekter

Miljöpartiet anser att detaljplanen för Västergärdetbron inte kan bedömas tillräckligt självständigt, eftersom den är en integrerad del av slussprojektet och i praktiken förutsätter att den nya slussleden genomförs. När planen bryts ut som en egen detaljplan riskerar avgörande frågor om markanvändning, trafik, naturmiljö, kulturmiljö, buller, vattenhantering och boendemiljö att behandlas fragmentariskt, trots att de hänger samman i ett och samma projekt.

För att prövningen enligt plan- och bygglagen ska bli meningsfull behöver kommunen presentera de samlade konsekvenserna och de kumulativa effekterna av bron *tillsammans* med slussprojektet i övrigt, inklusive kompensations- och skyddsåtgärder. Som planen nu är utformad finns en risk att viktiga frågor skjuts över till senare processer, eller att avgörande villkor och beroenden tappas bort, vilket inte ger tillräckligt underlag för att bedöma om den föreslagna markanvändningen verkligen är lämplig.

Kommunen hänvisar i flera delar till senare tillståndsprövningar, andra detaljplaner och avtal mellan externa aktörer, men det räcker inte för att säkerställa att den föreslagna markanvändningen är lämplig enligt PBL. Tvärtom försvårar upprättandet av en separat detaljplan för just denna del av slussprojektet en sammanhållen analys och bedömning av de samlade konsekvenserna och åtgärder.

Natur och artskydd

Miljöpartiet delar inte kommunens bedömning att artskydds- och naturfrågorna är tillräckligt hanterade i granskningsskedet. Länsstyrelsen har tydligt konstaterat att detaljplanens påverkan på arter måste bedömas tillsammans med den samlade kumulativa påverkan från slussprojektet. Kommunens svar, att frågan redan hanteras i den parallella artskyddsprocessen och att inga särskilda åtgärder bedöms motiverade, framstår som alltför generellt och ger inte ett tillräckligt underlag för att bedöma om planförslaget kan antas utan risk för skada på skyddade naturvärden.

Trafik, cykel och exploatering

Kommunen avskriver befintlig väg norr om koloniområdet utifrån närhet till bostad, dess lutning och tillgänglig vägbredd. Det kan dock konstateras att topologin för den södra sträckningen är minst lika utmanande, och att vägen redan idag används för Vattenfalls anläggning. Alternativa gatuutformningar för cykel och bil, till exempel byväg, verkar inte ha analyserats.

Miljöpartiet anser att den föreslagna vägdragningen är alltför exploateringsdrivande. Den nya bron och anslutande vägar ska utformas med dubbelriktad biltrafik, till skillnad mot det befintliga, smalare vägnätet med mötande trafik. Denna bredare och mer bilorienterade utformning av Västergärdetbron öppnar för en betydligt större trafikbelastning än vad som motiveras av planens behov, med risk för ytterligare exploatering av området och en successiv omvandling av ett område som bör värnas för rekreation och friluftsliv.

Cykeltrafiken verkar fortfarande inte vara fullt utredd. Den nya vägen ska förvisso inrymma en GC-bana, men det saknas en tydlig bild och siffror över dagens cykeltrafik i området och hur planförslaget kan säkerställa säkerheten och utvecklingen av cykling i området framgent. Planförslaget innebär en väsentlig omväg för cyklister mellan Innovatumsområdet och fallområdet, men alternativa vägar förbi Olidans gård presenteras ej.

Yrkanden och krav

Miljöpartiet de gröna i Trollhättan anser att det liggande planförslaget för Västergärdetbron uppvisar så stora brister i beslutsunderlaget att det inte uppfyller kraven på en korrekt och samlad lämplighetsprövning enligt plan- och bygglagen (PBL).

Miljöpartiet yrkar i första hand:

Att planförslaget återremitteras (eller avslås i sin nuvarande form) för att samordnas och prövas i ett sammanhang tillsammans med det övergripande slussprojektet, i syfte att möjliggöra en fullständig helhetsbedömning av projektets samlade konsekvenser.

Miljöpartiet yrkar i andra hand, om kommunen väljer att driva detaljplanen vidare som ett separat ärende, att följande krav ska uppfyllas innan planen kan antas:

- Samlad konsekvensbeskrivning: Att kommunen upprättar en kompletterande utredning som redovisar de kumulativa effekterna av Västergärdetbron och det samlade slussprojektet avseende markanvändning, buller, vattenhantering samt boende- och kulturmiljö.
- Samordnat artskydd: Att en fördjupad och sammanhållen analys av artskydds-och naturfrågor tas fram i linje med Länsstyrelsens anmärkningar, där projektets samlade kumulativa påverkan på skyddade arter säkerställs innan markanvändningen godkänns.
- Alternativstudie för gatuutformning: Att kommunen genomför en opartisk trafikanalys av alternativa vägdragningar, inklusive en prövning av smalare gatuutformningar (exempelvis byvägskoncept) norr om koloniområdet för att förhindra en exploateringsdrivande och bilorienterad utveckling.
- Kompletterande cykelutredning: Att nuvarande cykelströmmar mäts och kartläggs samt att alternativa, genare cykelvägar (exempelvis förbi Olidans gård) utreds och redovisas för att garantera cyklisters säkerhet, framkomlighet och korta restider.

Kommentar:
Att projektet delas upp i flera detaljplaner bedöms inte försämra möjligheten att hantera projektet som helhet eller att belysa relevanta frågor. Västergärdetbron kan genomföras oberoende av övriga delar, även om nyttan av bron är tydligt kopplad till genomförandet av slussprojektet. Helheten beaktas därför löpande i kommunens arbete med detaljplaner, avtal och andra frågor kopplade till projektets genomförande.

En alternativ utformning av vägarna som bygata/bygdeväg har övervägts men bedömts ge sämre förutsättningar för framför allt gående. Området är redan idag ett välbesökt

rekreations- och strövområde och de nya slussarna förväntas även locka besökare som vill följa slussningen. Bygdeväg är främst att föredra när flödet av gående och cyklister är lågt vilket inte bedöms vara fallet i aktuellt område. En blandning mellan bygdeväg och en utformning med gångbana och/eller gång- och cykelväg leder till en otydlig utformning som riskerar skapa ökad osäkerhet kring var man ska ta vägen vilket kan leda till trafikfarliga situationer.

Den föreslagna utformningen prioriterar därför sammanhängande gångbanor och en säkrare och tryggare trafikmiljö för gående. Samtidigt minskas biltrafikens utrymme genom smalare körbanor och, på vissa sträckor, passager där mötande trafik behöver lämnas företräde. Målsättningen är att hastigheten på gatan ska vara lite lägre och cyklister och biltrafik bedöms därför kunna dela på utrymmet.

För gående och cyklister innebär en färd via Västergärdetbron en längre sträcka än via dagens Olidebron vid resor norrut mot kyrkan och de västra stadsdelarna. Även för cyklister, likt för gående, kommer möjlighet finnas att ta en väg förbi Olidans gård, över slussporten och vidare via Kyrkbrovägen. Detta blir den genaste vägen/alternativet. Hur mycket längre resvägen blir jämfört med idag beror på start- och målpunkt. Beräknade skillnader varierar från drygt 100 meter till cirka 500 meter.

Trollhättans stad har utvecklat och förtydligat sitt resonemang kring artskyddet som visar på att detaljplanen för Västergärdetbron utgör ett mycket begränsat ingrepp i det revir för spillkråka som är den artskyddsfråga som är aktuell. Den begränsade förlusten av livsmiljö innebär att inga krav på skydds- eller kompensationsåtgärder är aktuella i den enskilda prövningen av Västergärdetbron. Däremot kommer förlusten att adderas vid den kumulativa bedömning som kommer krävas för det större ingrepp i reviret som slussplanen innebär. Vid risk för negativ påverkan på spillkråkans lokala bevarandestatus krävs olika skydds- eller kompensationsåtgärder.

Utöver bedömningen i detaljplanen kommer artskyddet att prövas i samband med slussledens tillståndsprövning för vattenverksamhet. Trollhättans stad har för avsikt att anta detaljplanen för den nya slussleden först efter att vattendom har meddelats.

SAMMANFATTNING OCH FORTSATT ARBETE

Planhandlingarna justeras och uppdateras enligt följande:

- Planbeskrivningen har uppdaterats i kapitlen om förutsättningar och konsekvenser avseende artskydd/spillkråkan.
- Planbeskrivningen har uppdaterats rörande studerade alternativa vägdragningar vilket även redogörs för i separat PM som går med detaljplanen till antagandet.
- Därutöver har mindre redaktionella ändringar genomförts.

BESVÄRSBERÄTTIGADE

Från samrådet och/eller granskningen bedömer plankontoret att det fortsatt finns sakägare och organisationer vars synpunkter inte/delvis inte har blivit tillgodosedda/beaktade i planförslaget. Synpunkterna avser framför allt placeringen och behovet av den föreslagna vägen men även markintrånget på befintligt koloniområde.

De sakägare som har inkommit med synpunkter under samråd och/eller granskning och vars synpunkter inte /delvis inte har beaktats i planförslaget är besvärsberättigade. Dessa är:

- Sakägare 3 (*från samrådsredogörelsen*)
- Sakägare 4 (*från samrådsredogörelsen*)
- Sakägare 5 (*från samrådsredogörelsen*)
- Sakägare 1 (*sakägare 1 i samrådsredogörelsen*)
- Sakägare 2
- Sakägare 6 (*från samrådsredogörelsen*)
- Sakägare 3 (*sakägare 7 i samrådsredogörelsen*)
- Sakägare 4 (*sakägare 2 i samrådsredogörelsen*)

Organisation med möjlig överklaganderätt som yttrat sig under processen och vars synpunkter inte /delvis inte har beaktats i planförslaget är:

- Naturskyddsföreningen

Samlad bedömning

Den samlade bedömningen är att föreslagen markanvändning och reglering är lämplig med hänsyn till platsens förutsättningar och detaljplanens syfte. Framtaget underlag är tillräckligt för att kunna bedöma förslagets konsekvenser; vilka inte är att se som en betydande negativ påverkan på miljön och platsen. Valet av infartsvägens sträckning är ett ställningstagande som ligger inom ramen för den beslutanderätt kommunen har i kraft av det kommunala planmonopolet och valet bedöms följa plan- och bygglagen.

Trollhättan, oktober 2026

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Plankontoret