Trollhättans Stad

Rättelse av samrådsredogörelse inför antagande

Inför antagandet av Detaljplan för Västergärdetbron, del av Olidan 5:16 och 3:2 med flera, har två felaktigheter av redaktionell karaktär uppmärksammats i samrådsredogörelsen.

- Tidigare *Yttrande 15* har flyttats ner till övriga och fått beteckning *Yttrande 25 – Närboende 1*. Yttrandet har lämnats av en boende på den aktuella fastigheten, som inte är sakägare i planärendet. Uppgiften har därför korrigerats så att yttrandet i stället redovisas som från en boende på fastigheten
- Tidigare *Yttrande 19* har rättats till korrekt fastighetsbeteckning. I och med flytten av yttrande 15 ovan blir ny beteckningen här: *Yttrande 18 – Sakägare 4*.
- I övrigt sker en justering av numreringen för yttrande 15 till och med yttrande 25 till följd av flytten av ett yttrande, se första punkten ovan.

Rättelserna innebär inga förändringar av de inkomna synpunkterna, kommunens bemötande eller planförslagets innehåll. Rättelserna bedöms inte heller påverka det genomförda planförfarandet.

Samrådsredogörelsen har därför korrigerats inför antagandet av detaljplanen.

Trollhättan, november 2026

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Plankontoret

Trollhättans Stad

Detaljplan för Västergärdetbron
del av Olidan 5:16 och 3:2 med flera
Åker/Skoftebyn

GRANSKNINGSHANDLING

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Ett förslag till detaljplan för Västergärdetbron, del av Olidan 5:16 och 3:2 med flera har upprättats av Samhällsbyggnadsförvaltningen. Förslaget har godkänts för samråd i samhällsbyggnadsnämnden i maj 2025.

När detaljplan upprättas eller ändras ska de som har ett väsentligt intresse av detaljplanen beredas tillfälle till samråd. Samrådet för detaljplanen 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 samrådsmöte. Kommunala instanser, statliga och regionala organ med flera har tillsänts planförslaget och getts möjlighet att lämna synpunkter. Planförslaget har varit tillgängligt på kommunens hemsida.

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.

Inkomna synpunkter under samrådet sammanfattas och kommenteras nedan.

Statliga och regionala organ ... 3
Yttrande 1 - Länsstyrelsen, 2025-06-26 ... 3
Yttrande 2 - Statens geotekniska institut (SGI), 2025-06-23 ... 10
Yttrande 3 – Trafikverket (TRV), 2025-06-24 ... 12
Yttrande 4 – Vattenfall Eldistribution 2025-06-12 ... 13
Yttrande 5 – Vattenfall Vattenkraft 2025-06-24 ... 16
Yttrande 6 – Sjöfartsverket, 2025-06-26 ... 18
Yttrande 7 – Västra Götalandsregionen, Förvaltningen för kulturutveckling 2025-06-26 ... 19
Kommunala instanser ... 20
Yttrande 8 – Lantmäterimyndigheten, 2025-06-12 ... 20
Yttrande 9 – Trollhättans Energi AB (TEAB), 2025-06-25 ... 20
Yttrande 10 – Utbildningsförvaltningen, 2025-05-28 ... 20
Yttrande 11 – Kultur- och fritidsförvaltningen, 2025-06-02 ... 21
Yttrande 12 – Vänersborg kommun, 2025-06-19 ... 21
Yttrande 13 – Kraftstaden fastigheter Trollhättan AB, 2025-06-26 ... 21
Yttrande 14 – Räddningstjänsten Fyrbodal, 2025-06-26 ... 22
Sakägare ... 22
Yttrande 15 – Sakägare 1 , 2025-06-24 ... 22
Yttrande 16 – Sakägare 2, 2025-06-26 ... 23
Yttrande 17 – Sakägare 3, 2025-06-26 ... 27
Yttrande 18 – Sakägare 4, 2025-06-26 ... 28
Yttrande 19 – Sakägare 5, 2025-06-26 ... 30
Yttrande 20 – Sakägare 6, 2025-06-26 ... 32
Yttrande 21 – Sakägare 7, 2025-06-26 ... 33
Yttrande 22 – Privatperson 1, 2025-06-03 ... 35
Yttrande 23 – Privatperson 2, 2025-06-26 ... 35
Yttrande 24 – Privatperson 3, 2025-06-26 ... 36
Övriga ... 36
Yttrande 25 – Närboende 1, 2025-05-28 ... 36
Yttrande 26 – Skanova, 2025-05-27 ... 37
Yttrande 27 – Miljöpartiet, 2025-06-26 ... 37
Sammanfattning och fortsatt arbete ... 40

STATLIGA OCH REGIONALA ORGAN

Yttrande 1 - Länsstyrelsen, 2025-06-26

Yttrande

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen lämnar följande bedömning enligt 5 kap. 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900). Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna och nu kända förhållanden att frågor rörande riksintressen samt hälsa och säkerhet måste klarläggas tydligare för att ett antagande av detaljplanen inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Motiv för bedömningen

Under prövningsgrunder redovisar Länsstyrelsens synpunkter vilka ska uppfyllas för att det antagna planförslaget inte ska riskera överprövning. Råd och synpunkter handlar om anvisningar för att planförslaget ska uppfylla lagstiftningens krav.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10 §

Enligt 11 kap. 10 § ska Länsstyrelsen överpröva kommunens antagandebeslut av en plan eller områdesbestämmelser om dessa kan antas strida mot någon av de fem prövningsgrunderna.

- Riksintresse
- Mellankommunala frågor och regionala förhållanden
- Miljökvalitetsnormer (MKN)
- Strandskydd
- Hälsa och säkerhet

Hälsa och säkerhet

Geoteknik
Länsstyrelsen hänvisar till SGI:s yttrande i sin helhet.

Enligt 2 kap 5 § PBL ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bland annat människors hälsa och säkerhet samt med hänsyn till risken för olyckor, översvämning och erosion.

Aktuellt utredningsområde enligt PM Geoteknik och MUR avser framförallt broläget och omfattar inte hela planförslaget enligt plankartan. Släntstabiliteten har kontrollerats invid kanalen och bedöms som tillfredsställande för befintliga och planerade förhållanden. I planbeskrivningen kap 6.9 anges att en kompletterande bedömning av resterande delar av planområdet har erhållits via mejl från konsulten. Där kommenteras att marken längs planerad väg bedöms, baserat på kartunderlag och fältbesök, utgöras av ytligt berg eller relativt tunt lager fyllningsmaterial på berg. Marken bedöms som lämplig för planförslaget. SGI gör på lämnat underlag ingen annan bedömning, men anser att PM Geoteknik ska kompletteras med underlaget till konsultens bedömning samt slutsatsen, så att handlingen omfattar hela det föreslagna planområdet.

Bergteknisk utredning, avseende bedömning och åtgärder av block och bergstabilitet längs kanalens östra och västra strand har SGI inga invändningar. Att utredningsområdet enligt PM Geoteknik inte överensstämmer med detaljplanens områdesgräns gör det svårt att bedöma om alla bergslänter som berör och/eller kan beröras av planen har besiktigats, samt vilka åtgärder

som gäller inom planområdet. I den redovisade geotekniska utredningen har block och bergstabiliteten endast utretts på kanalens östra och västra sida. För detaljplanens övriga sträckning väster och sydväst om kanalen kan SGI inte se att block- och bergstabilitet har utretts.

Det behöver tydligare framgå och motiveras varför området väster och sydväst om kanalen inte inkluderats i bedömningen, alternativt göras en komplettering så att det ingår. Det framgår av SGI:s topografiska underlag att det förekommer branta slänter i och i nära anslutning till detta område. Eventuella risker kopplat till block- och bergstabilitet i nära anslutning till planområdet behöver vara utredda i detaljplaneskedet. SGI vill även lyfta att befintliga risker samt risker som kan uppstå med hänsyn till de förhållanden som planen medger behöver tas upp i utredningen.

Förorenad mark
Planens markanvändning definieras som mindre känslig. Inom aktuellt anläggningsområde är föroreningssituationen översiktligt undersökt och merparten av analyserade jordprov visar på låga föroreningshalter med ställvis halter över Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM) eller mindre än ringa risk (MÄRR). Enligt utförd undersökning bedöms inte någon sanering av jord behövas och merparten av de uppschaktade massorna bedöms kunna återanvändas som fyllnadsmassor inom arbetsområdet. Överskottsmassor behöver däremot klassificeras med avseende på föroreningar och köras till lämplig deponi baserat på föroreningsinnehåll.

Provtagningar har inte gjorts inom användningsområde GATA i planområdets västra del på fastigheten Olidan 5:16. För detta område anger historiska inventeringar att området eventuellt är utfyllt. Kommunen avser komplettera utredningen inför granskningsskedet.

Länsstyrelsen håller med i ovanstående bedömningar. Det är viktigt att användningsområde GATA i planområdets västra del på fastigheten Olidan 5:16 också utreds med avseende på föroreningssituationen och att den utredningen med tillhörande riskbedömning bifogas till granskningsskedet. Finns det behov av åtgärder för att kunna medge planerad markanvändning ska detta säkerställas med en planbestämmelse. Alla steg i processen ska stämmas av med miljökontoret i Trollhättans kommun som är tillsynsmyndighet.

Innan eventuella schaktarbeten får utföras ska en anmälan om avhjälpandeåtgärd enligt § 28 Förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd lämnas in till tillsynsmyndigheten.

Slutligen, i planbeskrivningens stycke 6.8.5 anges följande mening: Genomförda undersökningar visar att merparten av analyserade jordprov innehåller låga föroreningshalter under riktvärden för MKN medan fyllnadsmaterialet ställvis visa halter över Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning eller mindre än ringa risk.

Länsstyrelsen vill framhålla att MKN är en förkortning för miljökvalitetsnormer och det finns idag miljökvalitetsnormer framtagna för buller, luft och vatten men inte för mark. Länsstyrelsen utgår ifrån att det är en felskrivning vilken behöver rättas till i kommande planbeskrivning.

Buller
I handlingarna saknas information om bullernivån vid bostäder under byggtiden. Kommunen bör redovisa att de klarar Naturvårdsverkets riktvärden för buller från byggplatser, samt vid behov föreslå åtgärder så att värdena klaras.

Bullerutredningen visar att bullret under drifttiden kommer att överskrida NV:s riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid vissa bostäder utmed Åkersjövägen och i stadsdelen Åker. Kommunen bör föreslå åtgärder så att värdena kan klaras, alternativt förklara varför det inte är motiverat.

Sjöfart och olycksrisker
Länsstyrelsen vill framhålla att det är viktigt att Sjöfartsverket och Trafikverket är involverade i utformningen av bron eftersom det påverkar sjöfarten och riksintresse för kommunikationer. Enligt planbeskrivningen är en riskutredning för sjöfarten under framtagande. Det är viktigt att riskutredningen inkluderar detaljplanens påverkan på olycksriskerna för sjöfarten, eftersom bron inkräktar på sjöfartens tillgängliga utrymme. I riskutredningen behöver även risken för olyckor med sjötransporter med farligt gods inkluderas. Påverkan på tredje man vid olycka måste också ingå i utredningen. De skyddsåtgärder som vidtas ska beskrivas. Vid behov ska skyddsåtgärder fastställas i detaljplanen.

Översvämning
Enligt karteringen för skyfall verkar det finnas risk för stående vatten invid teknikhuset. Kommunen behöver beskriva konsekvenserna av att teknikhuset översvämmas. Om en översvämning av teknikhuset orsakar problem med driften av bron behöver teknikhuset skyddas mot översvämning, exempelvis genom höjdsättning av lägsta grundläggningsnivå. Åtgärder som krävs för att skydda brons funktionalitet vid skyfall måste säkerställas i plankartan.

Kommunen har valt att undersöka påverkan av ett 100-årsregn. Anläggningen betraktas som samhällsviktig eftersom framkomligheten i kanalen har nationell betydelse för godsflöden. Utifrån detta behöver kommunen bedöma om det är lämpligt att ge teknikhuset ett högre skydd (exempelvis genom att dimensionera bebyggelsen utifrån ett regn med längre återkomsttid eller att höjdsätta byggnaden med goda marginaler till beräknade vattennivåer vid skyfall).

Riksintressen

Kommunikationer
Påverkan på framkomligheten för sjöfarten och påverkan på riksintresse kommunikationer måste beskrivas mer utförligt. En bedömning av vilka fördröjningar i trafiken som bron kan orsaka behöver ingå i bedömningen. Det bör ingå en beskrivning av hur många passager med större fartyg som kräver broöppning som förväntas, och hur många broöppningar det bedöms genereras. Framkomligheten i kanalen är också viktig ur ett beredskapsperspektiv och i händelse av kris eller krig där materiel behöver kunna transporteras längs med kanalen.

Kulturmiljövård
Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen om att den del av planförslaget som innefattar anslutande vägsträckning mellan ny bro och Åkersbergsvägen inte ligger inom det statliga byggnadsminnet men är fortsatt en del av riksintresset.

Bebyggelsen utmed Åkersbergsvägen är ett betydelsefullt uttryck för riksintresset. Det innebär att den nya vägen, och anslutningen till Åkerbergsvägen i synnerhet, behöver bedömas utifrån vilken påverkan den får för upplevelsen av riksintresset och inte hänvisas till det statliga byggnadsminnets värdekärnor.

I övrigt bedömer Länsstyrelsen att detaljplanen inte medför betydande miljöpåverkan i betydelsen väsentliga negativa konsekvenser på forn- och kulturlämningar eller på det aktuella

riksintresset för kulturmijövården Trollhättans kanal- och slussområde. Bedömningen är linje med Länsstyrelsens tidigare yttrande, dnr 402-48821-2024.

Detaljplanens genomförande behöver framför allt hantera ett hänsyn till det statliga byggnadsminnet. Genomförandet är tillståndspliktigt, med Riksantikvarieämbetet som tillståndsmyndighet. Byggnationen av Västergärdetbron är kopplad till planerad byggnation av ny slussled, för vilken en större prövning väntas i samband med framtagande av detaljplan och Trafikverkets ansökan om vattenverksamhet m m.

I och med denna tillståndsprövning kommer också fastställd gestaltning av tillkommande bro specificeras, vilket kan innebära att egenskapsbestämmelserna behöver justeras inför granskning.

I planebeskrivningens avsnitt som redovisar planens konsekvenser för riksintresset kulturmiljövård refererar kommunen genomgående till det statliga byggnadsminnet. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att det statliga byggnadsminnet och uttryck för riksintresset sammanfaller i den del av planen som behandlar tillkommande bro.

Utöver bro och väganslutning innebär planförslaget också en byggrätt för ett teknikhus, vilken inte heller ligger inom det statliga byggnadsminnet. De bestämmelser som reglerar det tillkommande teknikhusets volym och utformning bedöms ge goda förutsättningar för anpassning och hänsyn till den omgivande kulturmiljön.

Friluftsliv
Länsstyrelsen saknar en tydligare redovisning för detaljplanens påverkan på riksintresse friluftsliv, hur säkerställs att tillgängligheten för friluftslivets utövande fortsatt möjliggörs efter ett genomförande av detaljplanen och hur påverkas riksintresset i kanalområdet under byggtiden.

Vatten
Länsstyrelsen anser att områden som behövs för dagvattenanläggningar behöver avsättas på plankartan. I PM dagvattenhantering, figur 15, visas en principskiss för dagvattenanläggningar. Bland annat föreslås makadamkistor på västra och östra sidan av kanalen. På plankartan markeras Dagvattenanläggning med E1. Platsen där makadamkista föreslås på västra sidan är på plankartan märkt med ”E”, som avser tekniska anläggningar. Det bör tydliggöras om området för tekniska anläggningar på västra sidan om kanalen även omfattar dagvattenanläggning.

Planbeskrivningen bör kompletteras så att det framgår om anläggning av bron innebär att arbeten inom vattenområde, det vill säga vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken, behöver utföras. Om vattenverksamhet behöver utföras bör även framgå hur vattenverksamheten påverkar allmänna och enskilda intressen.

Strandskydd
Strandskydd ska upphävas. Kommunen anger särskilda skäl, att bron och teknikbyggnader måste för sin funktion ligga vid vattnet, 7 kap. 18 c § p.3 miljöbalken. Anslutande gatumark utgör angeläget allmänt intresse, p.5.

Länsstyrelsens instämmer med kommunens bedömning av särskilda skäl.

Synpunkter enligt annan lagstiftning
Artskydd

Av samrådshandlingarna framgår att i området för detaljplanen finns observationer av bland annat spillkråka (rödlistad som NT). Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens påverkan på arten behöver bedömas tillsammans med den samlade kumulativa påverkan från slussprojektet. Länsstyrelsen erinrar om att myndigheten tidigare lämnat övergripande synpunkter på vilka frågor en artskyddsutredning måste svara på inom ramen för avgränsningssamråd för förslag till detaljplan för sluss och farled, Olidan 3:2, 5:16 m.fl., Trollhättan stad, och Länsstyrelsen ser inte skäl att här upprepa synpunkter avseende samma artskyddsutredning.

Länsstyrelsen vill dock lyfta frågeställning kring eventuell belysning på den nya bron ur perspektivet eventuella fladdermöss som födosöker i området.

Trafikverkets synpunkter

Gestaltning

Trafikverket ser en risk med de planbestämmelser om gestaltning som står med i planhandlingarna.

I det övergripande gestaltningsprogrammet som har tagits fram av Trafikverket finns ambitionen att precis som i tidigare slussgenerationer ge byggnaderna en sammanhållen gestaltning för att knyta de tre slussområdena till varandra. Tanken är att ge byggnaderna rationella volymer där detaljeringen varieras efter dess funktion. Byggnaderna ska präglas av omsorg till detaljerna och en anpassning till slussarnas skala. Den ambitionen omfattar även teknikhuset som är en del av vår tids tillägg i slussmiljön och kan ges en samhörighet med övriga byggnader utmed nya slussleden.

I dagsläget är projektet inte framme med exakt hur stor yta som behövs för teknikhuset. Eftersom yta, höjd och takvinklar är beroende av varandra för att skapa en harmonisk helhet så ser vi en fara i att låsa fast en eller två parametrar i ett tidigt skede. Takvinkel och höjd på tak kommer att behöva studeras utifrån siktlinjer och de ambitioner som projektet och Trollhättans stad tillsammans diskuterat med RAÄ.

Trollhättans stad, Trafikverket och Sjöfartsverket behöver fortsatt ha ett samarbete kring gestaltning för att landa dessa frågor på ett bra sätt.

Kulturvärden

Planhandlingarna innehåller även bestämmelser om gestaltning som inte överensstämmer med Riksantikvarieämbetets yttranden kring bron. Ingrepp och påverkan på det statliga byggnadsminnet regleras primärt genom den tillståndsansökan om ingrepp ändring av statligt byggnadsminne enligt förordning (2013:558) om statliga byggnadsminnen, som projektet ansöker om till Riksantikvarieämbetet.

Utifrån dialogen på våra gemensamma samrådsmöten med Riksantikvarieämbetet bör utformningsbestämmelser endast tas upp inom ramen för tillståndsprocessen, detta för att undvika att egenskapsbestämmelser kommer i konflikt med Riksantikvarieämbetets prövning.

3d-fastighetsbildning

Gällande fastigheternas indelning ser vi det som viktigt att det tydliggörs att broräcket, och samtliga övriga delar av bronskonstruktion, tillhör fastighet Z (det vill säga bron) för att möjliggöra underhåll och drift av den öppningsbara bron. Medan brobanan kan ingå i och skötas av fastighet X.

Pågående dialog/projekt.
Slussprojektet är ett komplext projekt, fortsatt samverkan mellan projektet och Kommunen krävs.

Sjöfartsverket Slussar i Trollhätte kanal är ett samarbetsprojekt mellan Trafikverket och Sjöfartsverket. Sjöfartsverkets eventuella synpunkter kring farleden ska även beaktas.

Sjöfartsverkets synpunkter

Gestaltning
Planförslaget anger krav på takutformning (f2) samt fasadbeklädnad (f3) på teknikhus för bron. Sjöfartsverket ser att dessa krav bör tas bort ut planförslaget. Det pågår ett omfattande gestaltningsarbete inom slussprojektet där utformning och gestaltning av byggnader m.m. utreds, även kopplat till lokala (kommunala) gestaltningskrav. Sjöfartsverket ser att krav på utformning i planförslaget kan komma att bli en hämmande faktor i arbetet med gestaltning inom slussprojektet. Detta innebär inte att Sjöfartsverket i nuläget avvisar fasadbeklädnad i exempelvis sten eller puts men ser att detta är något som inte ska styras av detaljplanen för Västergärdetbron.

Markreglering
Sjöfartsverket instämmer i den föreslagna markregleringen rörande del av Olidan 3:2 samt Åker 10:1 för vilka Sjöfartsverket idag är fastighetsägare. Området på Olidan 3:2 används i dag som allmän parkering även om det formellt inte är avsett för detta ändamål. Den lilla del av Åker 10:1 som krävs för detaljplanen är idag grönområde och nyttjas inte av Sjöfartsverket. Båda områdena ligger idag inom området som omfattas av det statliga byggnadsminnet i Trollhättan som Sjöfartsverket ansvarar för. Justering av område för byggnadsminnet behöver göras i samband med fastighetsregleringen.

Övrigt
På sida 18 i planbeskrivningen anges att Trafikverket driver projektet på uppdrag av Sjöfartsverket. Sjöfartsverket menar att detta inte är korrekt. Trafikverket driver projektet inom ramen för den nationella planen för transportinfrastrukturen i samverkan med Sjöfartsverket.

Behovsbedömning
Undersökning om betydande miljöpåverkan har skett med Länsstyrelsen 2025-01-10, Länsstyrelsens diarienummer 402-48821- 2024, Sedan undersökningen genomfördes har planområdet utökats, kommunen bedömer att förslaget fortsatt inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt.

Kommentar:
Kommunen noterar att frågor rörande riksintressen samt hälsa och säkerhet behöver förtydligas för att ett antagande av detaljplanen inte ska prövas av Länsstyrelsen.

Geoteknik
Synpunkter om geoteknik besvaras under yttrande 2 på sida 11.

Markföroreningar
Kompletterande markundersökningar har gjorts för del av planområdet som inte tidigare ingick i utredningen. Resultatet har arbetats in i planbeskrivningen.

Ytterligare provtagningar har utförts i den utökade delen av planområdet som tillkommit efter samrådet, del av gata invid bostadsområde Västergärdet. Resultatet av utredningen har inarbetats i planhandlingarna inför granskningsskedet.

Planbeskrivningen har uppdaterats angående felaktighet kring MKN vilket skulle varit MKM (mindre känslig markanvändning).

Buller
En detaljplan bedöms vanligen inte utifrån hur påverkan blir under byggtiden. Om Länsstyrelsen avser bullerpåverkan under byggnationen av den nya slussleden så möjliggörs den inte i den här detaljplanen. Samt så ingår buller under byggtiden i den ansökan om tillstånd enligt miljöbalken som Trafikverket lämnat till mark- och miljödomstolen.

Sjöfart och olycksrisker
PM Påsegling och olycksrisker har tagits fram och resultatet har arbetats in i planbeskrivningen. Generellt är riskerna låga utifrån att sannolikheten är låg att något kan inträffa.

Översvämning
Dagvatten- och skyfallsutredningen har uppdaterats. I plankartan har bestämmelse om färdig golvnivå i teknikhuset till bron införts samt bestämmelse om att avskärmande dike ska uppföras utifrån utredningens rekommenderade åtgärder. Utredningen har utgått från ett 200-årsregn i sina beräkningar vilket innebär att man tagit höjd för ett kraftigare regn än vad som är normalt.

Riksintresse kommunikationer
Planbeskrivningen har uppdaterats rörande riksintresse för kommunikationer. Det är sjöfartens behov som i första hand styr om bron ska öppnas vilket leder till bedömningen att det är låg risk att bron innebär hinder för sjöfarten och därmed inverkar negativt på riksintresset. Alla broar utgör potentiella hinder för farleden ifall de råkar ut för tekniska problem. Västergärdetbron ersätter Olidebron men även Svängbron vilket gör att antalet broar blir färre. Men då den sistnämnde oftast är infälld utgör den oftast inget hinder för sjöfarten. Likväl är det färre broar som kan krångla vilket får anses vara positivt för sjöfartens framkomlighet.
Bron bedöms behöva öppnas i lika stor utsträckning som övriga broar i Trollhättan så länge farleden passerar aktuell del av Bergkanalen. Ur ett beredskapsperspektiv har Västergärdetbron en mindre påverkan än andra broar i Trollhättan då den erbjuder en högre segelfri höjd (6,7 meter att jämföra mot järnvägsbrons 2,8 meter och klaffbrons 3,5 meter).

Riksintresse kulturmiljövård
Planbeskrivningens bedömning om påverkan på kulturmiljövärden har utökats.

Friluftsliv
Planbeskrivningen har fått en utökad bedömning av påverkan på riksintresset för friluftsliv. Påverkan under byggtiden har inte berörts då det är under en begränsad tid och då handelssjöfarten inte får påverkas dras slutsatsen att det kommer att vara möjligt att passera även med andra fritidsbåtar.

Vatten:

Föreslagen dagvattenlösning ryms inom detaljplanens avgränsning och avser framför allt diken längs ny väg och makadammagasin för att ta hand om dagvatten från bron. Åtgärderna ryms och har stöd i valda planbestämmelser.

Planbeskrivningen har uppdaterats med text om att detaljplanens genomförande innebär vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken.

Artskydd:
Fladdermusinventeringen som genomförts visar inte på att Bergkanalen, eller platsen för bron, skulle utgöra någon viktig miljö för fladdermöss. Bergkanalen och området runt lokaliseringen, är redan upplyst i stora delar, bland annat av farledens belysning, vilket reducerar dess värde för fladdermössen. Inga åtgärder kopplat till artskydd bedöms vara motiverade.

Vad gäller fågel så hanteras frågan i artskyddsutredningen och parallell process; detaljplan för slussanläggning och farled. Det finns inga särskilda arter som är knutna just till platsen för Västergärdetsbron. (information via mail 2025-07-01, Mathias Öster, gruppchef för Ekologi och ytvatten syd, WSP)

Yttrande från Sjöfartsverket och Trafikverket
Bemöts under respektive yttrande, se yttrande 3 på sida 12 och yttrande 6 på sida 19.

Yttrande 2 - Statens geotekniska institut (SGI), 2025-06-23

Yttrande
Statens geotekniska institut (SGI) har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerad detaljplan. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår inte i vår granskning.

Underlag:

1. Plankarta och planbeskrivning
2. PM Geoteknik, detaljplan Västergärdetbron. TRV, 2024-11-27
3. Underlag till detaljplan för Västergärdetbron, MUR. TRV, 2024-11-27
4. Underlag till detaljplan för Västergärdetbron, PM Dagvattenhantering. TRV, 2024-11-27

Bakgrund och förutsättningar

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ny bro över Bergkanalen.

Geologiska och geotekniska förutsättningar

Planområdet ligger utmed gränsen mellan, och berör de båda, stadsdelarna Skoftebyn och Åker samt sträcker sig över Bergkanalen i höjd med Gunnar W Anderssons passage vid Innovatum. Området omfattar plats för ny öppningsbar bro över kanalen och vägområden på båda sidor för att möjliggöra anslutning till Åkerssjövägen och Åkersbergsvägen.

SGI:s synpunkter

Enligt 2 kap 5 § PBL ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bland annat människors hälsa och säkerhet samt med hänsyn till risken för olyckor, översvämning och erosion.

Geoteknisk utredning

Aktuellt utredningsområde enligt PM Geoteknik ([2] figur 1) och MUR ([3] fig 3) avser framförallt broläget och omfattar inte hela planförslaget enligt plankartan. Släntstabiliteten har kontrollerats invid kanalen och bedöms som tillfredsställande för befintliga och planerade förhållanden ([2] kap 5.1). I planbeskrivningen kap 6.9 anges att en kompletterande bedömning av resterande delar av planområdet har erhållits via mejl från konsulten. Där kommenteras att marken längs planerad väg bedöms, baserat på kartunderlag och fältbesök, utgöras av ytligt berg eller relativt tunt lager fyllningsmaterial på berg. Marken bedöms som lämplig för planförslaget.

SGI gör på lämnat underlag ingen annan bedömning, men anser att PM Geoteknik ska kompletteras med underlaget till konsultens bedömning samt slutsatsen, så att handlingen omfattar hela det föreslagna planområdet.

Bergteknisk utredning

Avseende bedömning och åtgärder av block- och bergstabilitet längs kanalens östra och västra strand har SGI inga invändningar.

Att utredningsområdet enligt PM Geoteknik inte överensstämmer med detaljplanens områdesgräns gör det svårt att bedöma om alla bergslänter som berör och/eller kan beröras av planen har besiktigats, samt vilka åtgärder som gäller inom planområdet.

I den redovisade geotekniska utredningen [2] har block- och bergstabiliteten endast utretts på kanalens östra och västra sida. För detaljplanens övriga sträckning väster och sydväst om kanalen kan SGI inte se att block- och bergstabilitet har utretts. Det behöver tydligare framgå och motiveras varför området väster och sydväst om kanalen inte inkluderats i bedömningen, alternativt göras en komplettering så att det ingår. Det framgår av SGI:s topografiska underlag att det förekommer branta slänter i och i nära anslutning till detta område. Eventuella risker kopplat till block- och bergstabilitet i nära anslutning till planområdet behöver vara utredda i detaljplaneskedet.

SGI vill även lyfta att befintliga risker samt risker som kan uppstå med hänsyn till de förhållanden som planen medger behöver tas upp i utredningen.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis ser SGI att det kvarstår oklarheter som behöver förtydligas i det fortsatta planarbetet. Krävs det åtgärder eller restriktioner ska dessa säkerställas i planen.

Kommentar:
Efter samrådet har kompletterande geotekniska undersökningar genomförts och redovisas till granskningen av detaljplanen. Utökade delar av planområdet har också utretts. Generellt konstateras att inget nytt uppdagats som inte är hanterbart eller föranleder behov av plantekniska begränsningar.

Yttrande 3 – Trafikverket (TRV), 2025-06-24

Yttrande

Gestaltning
Trafikverket ser en risk med de planbestämmelser om gestaltning som står med i planhandlingarna. I det övergripande gestaltningsprogrammet som har tagits fram av Trafikverket finns ambitionen att precis som i tidigare slussgenerationer ge byggnaderna en sammanhållen gestaltning för att knyta de tre slussområdena till varandra. Tanken är att ge byggnaderna rationella volymer där detaljeringen varieras efter dess funktion. Byggnaderna ska präglas av omsorg till detaljerna och en anpassning till slussarnas skala. Den ambitionen omfattar även teknikhuset som är en del av vår tids tillägg i slussmiljön och kan ges en samhörighet med övriga byggnader utmed nya slussleden.

I dagsläget är projektet inte framme med exakt hur stor yta som behövs för teknikhuset. Eftersom yta, höjd och takvinklar är beroende av varandra för att skapa en harmonisk helhet så ser vi en fara i att låsa fast en eller två parametrar i ett tidigt skede. Takvinkel och höjd på tak kommer att behöva studeras utifrån siktlinjer och de ambitioner som projektet och Trollhättans stad tillsammans diskuterat med RAÄ.

Trollhättans stad, Trafikverket och Sjöfartsverket behöver fortsatt ha ett samarbete kring gestaltning för att landa dessa frågor på ett bra sätt.

Kulturvärden

Planhandlingarna innehåller även bestämmelser om gestaltning som inte överensstämmer med Riksantikvarieämbetets yttranden kring bron. Ingrepp och påverkan på det statliga byggnadsminnet regleras primärt genom den tillståndsansökan om ingrepp ändring av statligt byggnadsminne enligt förordning (2013:558) om statliga byggnadsminnen, som projektet ansöker om till Riksantikvarieämbetet. Utifrån dialogen på våra gemensamma samrådsmöten med Riksantikvarieämbetet bör utformningsbestämmelser endast tas upp inom ramen för tillståndsprocessen, detta för att undvika att egenskapsbestämmelser kommer i konflikt med Riksantikvarieämbetets prövning.

3d-fastighetsbildning
Gällande fastigheternas indelning ser vi det som viktigt att det tydliggörs att broräcket, och samtliga övriga delar av bronskonstruktion, tillhör fastighet Z (det vill säga bron) för att möjliggöra underhåll och drift av den öppningsbara bron. Medan brobanan kan ingå i och skötas av fastighet X.

Pågående dialog/projekt.
Slussprojektet är ett komplext projekt, fortsatt samverkan mellan projektet och Kommunen krävs.

Sjöfartsverket Slussar i Trollhätte kanal är ett samarbetsprojekt mellan Trafikverket och Sjöfartsverket. Sjöfartsverkets eventuella synpunkter kring farleden ska även beaktas.

Kommentar:
Fortsatt dialog om gestaltning har skett inför granskningsskedet. Kommunen bedömer att utformningsbestämmelserna ska vara kvar utifrån att det ses som angeläget att kunna styra utformningen för att åstadkomma en god anpassning till platsen och dess kulturvärden. De

planbestämmelser som fortsatt föreslås tar utgångspunkt i framtaget gestaltningsprogram och bedöms inte gå emot de förslag som arbetats fram.

Tidigare bestämmelse för utformning av klaffkammaren har tagits bort.

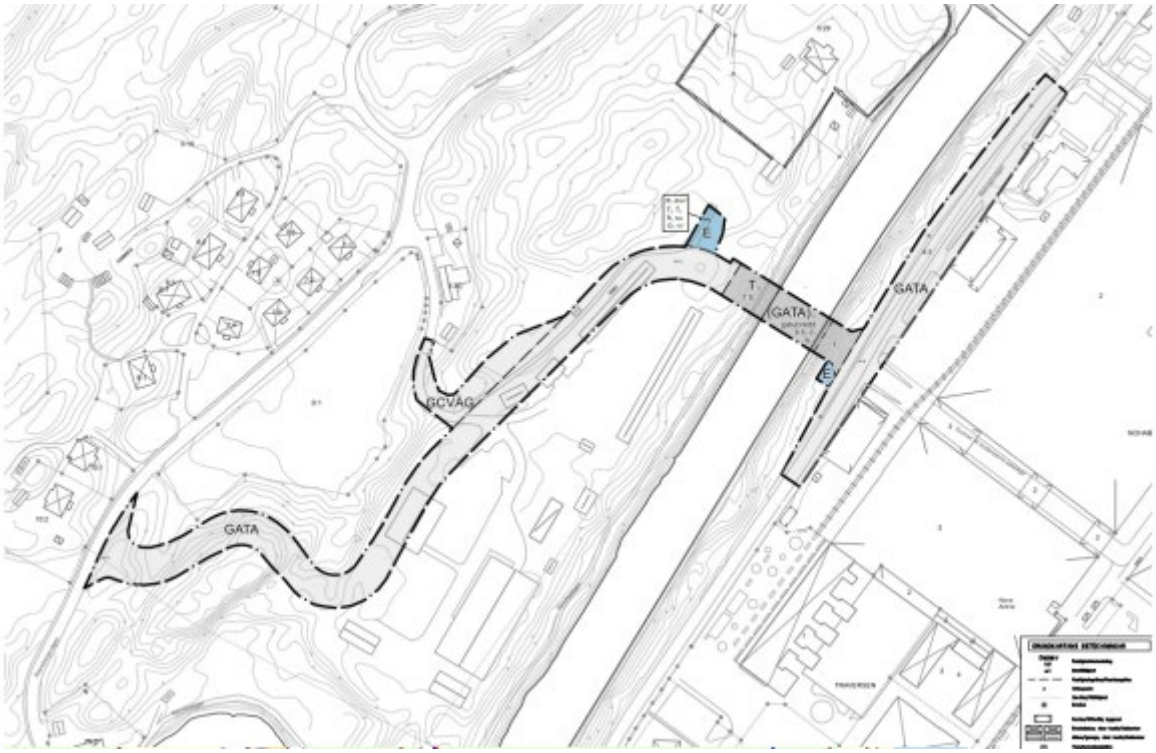
Bestämmelse och beskrivning av tredimensionell fastighetsbildning ses över för att om möjligt förtydliga vad som ingår i respektive användning.

Yttrande 4 – Vattenfall Eldistribution 2025-06-12

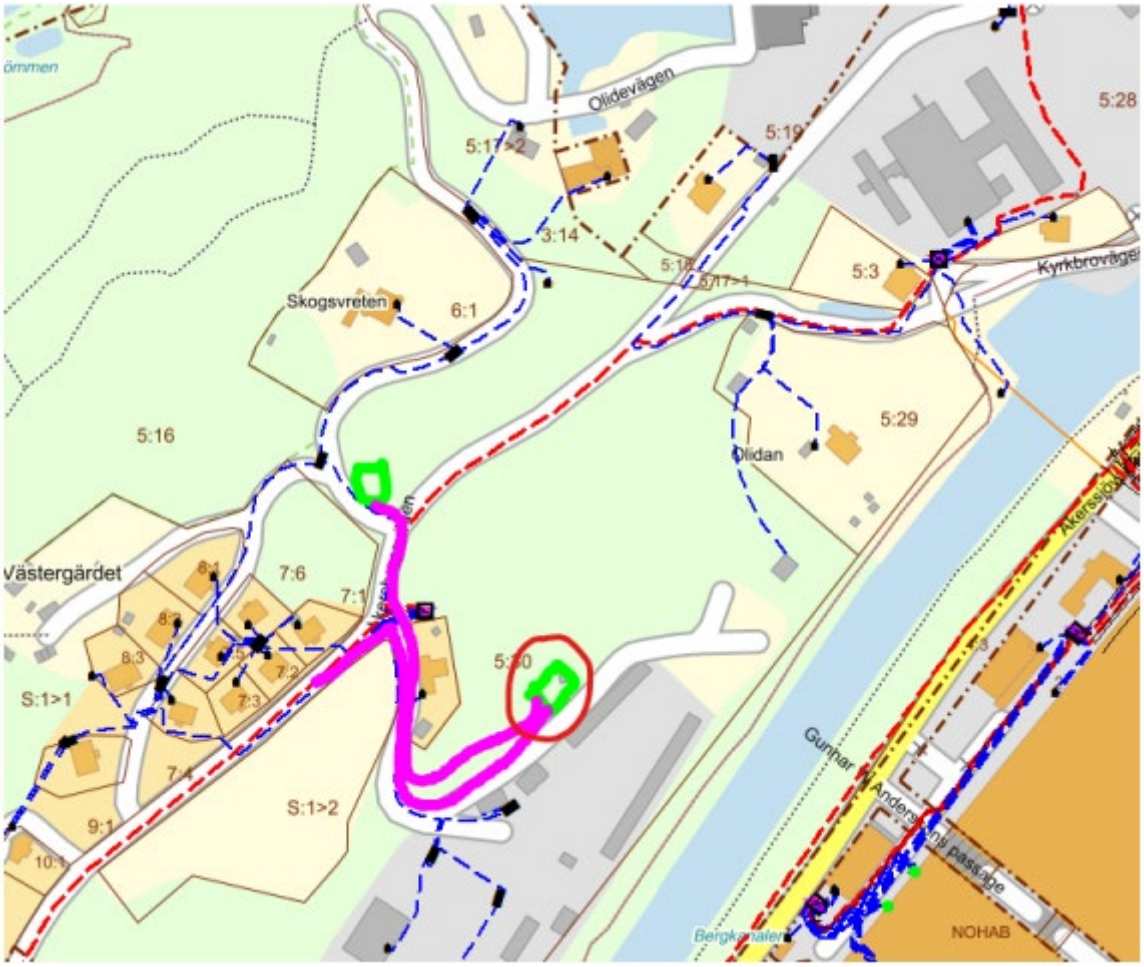
Yttrande

Vattenfall Eldistribution AB, nedan Vattenfall Eldistribution, har elnätanläggningar inom område och inom närområde för rubricerat ärende bestående av 11 kV markkabel, röd streckad linje i karta nedan, 11 kV nätstation, svart kvadrat, 0,4 kV markkabel, blå streckad linje, 0,4 kV kabelskåp, svart rektangel. Elnätanläggningarnas läge i kartan är ungefärligt.

Vattenfall Eldistribution har ett flyttärende samt ett nyanslutningsärende där vi kommer att placera 2 nätstationer som ersätter den befintliga, ungefärlig placering enligt ritning nedan (gröna fyrkanter). Vattenfall Eldistribution önskar ett E-område för den nätstation som ses inringat i rött i kartbild nedan. Ytbehovet för E-området är 10x10 m och någon byggnad får inte placeras på ett närmare avstånd än 5 meter från nätstationen. Vattenfall Eldistribution planerar att dra högspänningskabel (markkabel) längs gångvägen (lilamarkeringar i kartbild nedan).




Västergärdet
7:6
7:1
5:30
S:1>1
S:1>2
9:1
10:1
10:2
TRAVERSEN


Olidevägen
5:17>2
5:19
5:28
3:14
5:3
Kyrkbrovägen
Skogsvreten
6:1
5:16
5:29
Olidan
Västergärdet
7:6
7:1
S:1>1
S:1>2
9:1
10:1
Gunnar W Andersons passage
NOHAB

Vattenfalls riktlinjer anger:

Ny korsande väg invid markkabel

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. EBR:s rekommendation är att förläggning i vägbana vid belagd väg inte är tillåtet.

Ny parallell väg

Ny väg bör inte placeras så att vägområdet hamnar över befintlig markkabel. Vägområdet 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. EBR:s rekommendation är att förläggning i vägbana vid belagd väg inte är tillåtet.

Schaktning/grävning invid nätstation

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.

Schaktning/grävning invid markkabel

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.

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

Vattenfall Eldistribution AB vill informera om följande:

- Eventuell flytt/förändringar av befintliga elnätanläggningar utförs av Vattenfall Eldistribution, men bekostas av exploatören.
- Beställning/förfrågan ledningsflytt görs på Vattenfall Eldistributions hemsida. Blanketter och formulär | Vattenfall Eldistribution
- Vid eventuella schaktningsarbeten skall kabelutsättning begäras. Se Så undviker du avgrävningar på din egen tomt med Ledningskollen
- 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
- 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:
Ett nytt E-område om har lagts in i plankartan i ungefär det läge som önskats. I övrigt noterar kommunen framförda riktlinjer.

Yttrande 5 – Vattenfall Vattenkraft 2025-06-24

Yttrande
Ärendet

Sjöfartsverkets slussanläggning i Trollhättan är över 100 år gammal och anläggningens tekniska livslängd är inom några år uppnådd. Därför driver Sjöfartsverket och Trafikverket nu för en omfattande exploatering av ny slussanläggning med ny lokalisering och utformning samt tillhörande infrastruktur med exempelvis två stycken nya broar. Varav en av broarna, Västergärdetbron, planeras att förläggas delvis på Vattenfalls fastighet Trollhättan Olidan 5:16.

Kommunen har därför nu upprättat ett förslag till Detaljplan för Västergärdetbron som är direkt anknuten till det större slussprojektet som drivs av Sjöfartsverket och Trafikverket. Det aktuella planområdet omfattar cirka 1,55 hektar där Sjöfartsverket och Vattenfall äger de två största fastigheterna. Detaljplanen är en del av flera större planerade plan- och områdesförändringar i området.

Vattenfalls verksamhet i området

Vattenfall har bedrivit samhällsviktig kraftproduktionsverksamhet i området sedan år 1910. De storskaliga vattenkraftverken Olidan och Hojum, lokaliserade på fastigheten Trollhättan Malöga 8:1, har en årsmedelproduktion om ca 1250 GWh fossilfri och reglerbar elkraft, vilket fyller en viktig samhällsfunktion. Vattenkraftanläggningar kräver en ständig beredskap både vad gäller elproduktion och för dammkonstruktioner. Beredskapen i sin tur förutsätter erforderlig infrastruktur och lättillgängliga förvaringsmöjligheter av nödvändiga komponenter. Vattenfall har verksamhetens beredskapsförråd lokaliserade på fastigheten Trollhättan Olidan 5:16, en av fastigheterna som nu ingår i kommunens Detaljplan för ändrad markanvändning.

Vattenfalls synpunkter till samrådet

Vattenfalls fastighet Olidan 5:16 är vattenkraftverkens motsvarande beredskapsfastighet för att säkerställa och upprätthålla kraftproduktion och dammsäkerhet till anläggningarna.

I samrådsunderlaget är det väldigt knapphändig information kopplad till fastigheten Olidan 5:16 befintliga verksamhet och användningsområde, varför Vattenfall tolkar in att kommunen inte fångat upp hur viktig fastigheten är både för Vattenfall men också samhället i stort.

Vattenfall har under flera års tid fört en dialog med Sjöfartsverket/Trafikverket kring det aktuella slussprojektet. Det genomgående budskapet har varit att projektet inte får medföra försämringar för förutsättningarna att bedriva vattenkraftsverksamhet i området. Det kan tex avse såväl påverkan på elproduktion och konstruktioner liksom logistik, angöring, ersatta byggnader, markbehov etc. Alla dessa delar berörs inom hela det område som slussprojektet omfattar.

Genom den nu föreslagna detaljplaneläggningen ges förutsättningar för en ny bro för att möjliggöra såväl byggtrafik för slussprojektet som specialtransporter för vattenkraftens behov. Båda två viktiga och angelägna behov i en del av det stora pussel som slussprojektet innebär. Att bryta ut denna del i en egen detaljplan innebär dock också att lösningen för helheten uteblir. De konsekvenser som den föreslagna detaljplanen får kräver lösningar utanför planområdet som idag inte är presenterade.

I ett läge när kommunen använder sig av sitt allra främsta maktmedel för att tillgodogöra sig mark bör konsekvenserna för den drabbade markägaren vara väldigt tydliga och väl utredda. Den av staden föreslagna detaljplanen verkar helt sakna ansats till detta.

Vare sig de faktiska konsekvenserna av intrånget; tex vilka byggnader som påverkas och vilka ändamål de har eller hur det sammantagna intrånget påverkar fastigheten och verksamheten i området har redogjorts för. Med dessa konsekvenser fullständigt belysta blir det också tydligt att fortsatt vattenkraftsproduktion inom området förutsätter säkerställda lösningar inom annan mark; planmässigt, tekniskt och ekonomiskt. Här menar Vattenfall att den dialogen måste fortsatt föras mellan berörda parter; Trafikverket, Trollhättan stad och Vattenfall, med utgångspunkt i helhetsperspektivet.

Förslaget till den nya detaljplanen på Olidan 5:16 skulle medföra både ändrad markanvändning och möjliggöra expropriering av fastigheten samt rivning av Vattenfalls viktiga beredskapsförråd. Vattenfall konstaterar därför att med nuvarande förutsättningar skulle kommunens förslag om planläggning av fastigheten Olidan 5:16 direkt äventyra både samhällsviktig energiproduktion och dammsäkerhet.

Vattenfall motsätter sig därför starkt föreslagen detaljplan för Västergärdetbron på fastigheten Olidan 5:16. Både utifrån Vattenfalls verksamhet, lagstadgade krav men också utifrån det större samhällsperspektivet.

Kommentar:
Kommunen är medveten om att planen innebär konsekvenser för Vattenfalls markinnehav, anläggningar och verksamhet och att planutformningen kan läsas som ett starkt ingripande då den, vid tidpunkten för laga kraft, ger rätt till expropriering av mark och byggnader. I planbeskrivningen framgår dock att Trafikverket/Sjöfartsverket ska förvärva all mark som krävs för planens genomförande och överlåta mark för allmän plats till kommunen utan ersättning. Det är alltså inte kommunens intention att planen ska leda till expropriering för att säkerställa vare sig kommunala eller nationella intressen.

Planbeskrivningen har uppdaterats något utifrån beskrivning av och påverkan på Vattenfalls verksamhet.

Kommunen instämmer i att aktuell detaljplan är del i en större helhet men delar inte Vattenfalls farhåga i att projektet delas upp i flera detaljplaner utan ser också att helheten behöver ha en lösning innan några detaljplaner går upp för antagande. Det är samtidigt viktigt att nämna att sådana förhandlingar mellan de statliga parterna i huvudsak ligger utanför planprocessens ramar. Vidare ser kommunen, liksom Vattenfall, vikten av fortsatt dialog mellan berörda parter och kommunen som planmyndighet, för att tillsammans belysa såväl motstridiga som samverkande intressen och minska riskerna för negativa konsekvenser.

Yttrande 6 – Sjöfartsverket, 2025-06-26

Yttrande

Sjöfartsverket ser positivt på arbetet som kommunen genomför med framtagande av ny detaljplan för Västergärdetbron och har i sak inget att erinra på planförslaget. Västergärdetbron kommer påverka sjötrafiken i Trollhätte kanal både under byggnation samt i drift då bron endast medger 6,7 meter segelfri höjd i stängt läge. Broöppningar krävs för alla handelsfartyg. Bron och detaljplanen är dock en förutsättning för genomförande av slussprojektet och påverkan för sjötrafiken är tillfällig till dess att ny slussled tas i drift.

Sjöfartsverket ser att vissa krav på utformning av teknikhus bör tas bort ur planförslaget. Se nedan synpunkter för utvecklat resonemang samt övriga synpunkter.

Synpunkter

Gestaltning

Planförslaget anger krav på takutformning (f2) samt fasadbeklädnad (f3) på teknikhus för bron.

Sjöfartsverket ser att dessa krav bör tas bort ut planförslaget.

Det pågår ett omfattande gestaltningsarbete inom slussprojektet där utformning och gestaltning av byggnader m.m. utreds, även kopplat till lokala (kommunala) gestaltningskrav. Sjöfartsverket ser att krav på utformning i planförslaget kan komma att bli en hämmande faktor i arbetet med gestaltning inom slussprojektet. Detta innebär inte att Sjöfartsverket i nuläget avvisar fasadbeklädnad i exempelvis sten eller puts men ser att detta är något som inte ska styras av detaljplanen för Västergärdetbron.

Markreglering

Sjöfartsverket instämmer i den föreslagna markregleringen rörande del av Olidan 3:2 samt Åker 10:1 för vilka Sjöfartsverket idag är fastighetsägare. Området på Olidan 3:2 används i dag som allmän parkering även om det formellt inte är avsett för detta ändamål. Den lilla del av Åker 10:1 som krävs för detaljplanen är idag grönområde och nyttjas inte av Sjöfartsverket. Båda områdena ligger idag inom området som omfattas av det statliga byggnadsminnet i Trollhättan som Sjöfartsverket ansvarar för. Justering av område för byggnadsminnet behöver göras i samband med fastighetsregleringen.

Övrigt

På sida 18 i planbeskrivningen anges att Trafikverket driver projektet på uppdrag av Sjöfartsverket. Sjöfartsverket menar att detta inte är korrekt. Trafikverket driver projektet inom ramen för den nationella planen för transportinfrastrukturen i samverkan med Sjöfartsverket.

Kommentar:
Kommunen noterar Sjöfartsverkets synpunkter.

Fortsatt dialog om gestaltning har skett inför granskningsskedet. Kommunen bedömer att utformningsbestämmelserna ska vara kvar utifrån att det ses som angeläget att kunna styra utformningen för att åstadkomma en god anpassning till platsen och dess kulturvärden. De planbestämmelser som fortsatt föreslås tar utgångspunkt i framtaget gestaltningsprogram och bedöms inte gå emot de förslag som arbetats fram.

Planbeskrivningen har uppdaterats angående Trafikverket och Sjöfartsverkets roller.

Yttrande 7 – Västra Götalandsregionen, Förvaltningen för kulturutveckling 2025-06-26

Yttrande
Vi ser inte några hinder för den tänkta bron och vägen. Området är redan starkt präglat av kommunikation och sina många broar. Vi vill dock framhålla vikten av en genomtänkt och omsorgsfull gestaltning av dessa med tanke på fall- och slussområdets karaktär och historia och höga värden.

Avseende byggnaderna som enlig planförslaget kommer att rivas för att ge plats åt den planerade gatusträckningen på trafikkanalens västra sida vill vi föreslå en översiktlig fotodokumentation av varje byggnad och några helhetsbilder av området bl a med drönare.

Byggnaderna är huvudsakligen förråds- och ekonomibyggnader med begränsade kulturhistoriska värden men det är viktigt att de dokumenteras före rivning för att i framtiden kunna förstå och ha kunskap om områdets tidigare användning. Dokumentationen bör utföras av byggherren, redovisas och arkiveras tillsammans med övriga handlingar i ärendet hos er.

Kommentar:
Kommunen noterar yttrandet. Ett fortsatt arbete med brons gestaltning har genomförts och redovisas i gestaltningsprogrammet.

Önskemål om fotodokumentation av byggnader som behöver rivas har förmedlats vidare till Trafikverket.

KOMMUNALA INSTANSER

Yttrande 8 – Lantmäterimyndigheten, 2025-06-12

Yttrande
Delar av planen som bör förbättras

Förändrad fastighetsindelning och fastigheter och rättigheter
I planbeskrivningen saknas text som beskriver fastighetsförändring för 3D-utrymmet för GATA1 och vilka fastigheter som berörs. 3D-utrymmet tas endast upp i figur 14 och 15.

Fastigheter och rättigheter
Inom planområdet finns enligt fastighetsförteckningen servitut och nyttjanderätter. Dels saknas redovisning av dessa rättigheter i planbeskrivningen och det saknas även en beskrivning av hur dessa påverkas vid genomförandet av detaljplanen. Redovisning av rättigheternas läge saknas i grundkartan och plankartan. Officialservitut 1488K-1/2001.2 är upptaget i fastighetsförteckningen och att det finns inom detaljplanen. Servitutet belastar Skoftebyn 1:1 men endast vid Gunnar W Anderssons passage och fastighetsförteckning behöver justeras. I fastighetsförteckningen står också att det finns en gemensamhetsanläggning, Olidan ga:4, inom planområdet. Planområdet går fram till Åkersbergsvägen vilken är en del av gemensamhetsanläggningen. Troligt är att någon del av väganläggningen finns inom planområdet, till exempel dike eller slänt. I planbeskrivningen saknas gemensamhetsanläggningen och även en beskrivning av hur den påverkas vid genomförandet av detaljplanen.

Kommentar:
Plankontoret beaktar synpunkterna. Planbeskrivningen och fastighetsförteckningen uppdateras inför granskningen. Planområdet har utökats inför granskningen och omfattar nu del av gemensamhetsanläggningen Olidan ga:4 och Olidan ga:3.

Yttrande 9 – Trollhättans Energi AB (TEAB), 2025-06-25

Yttrande
Trollhättan Energi har inga synpunkter.

Kommentar:
Plankontoret noterar yttrandet.

Yttrande 10 – Utbildningsförvaltningen, 2025-05-28

Yttrande
Jag har mer en inledande fråga än en synpunkt rörande rubricerat planförslag. Under arbetstiden med Västergärdetbron, kommer Olidebron fortfarande var öppen för gång/cykeltrafik? Vad jag förstår är svaret nej, innebärande att aktuella förbindelser för gångtrafikanter över kanalen kommer att vara i anslutning till slussportarna i söder och klaffbron i norr. Ställer frågan utifrån att vi behöver ha en liten tanke kring våra grundskoleelever i området och deras potentiella skolvägar.

Kommentar:
Kommunen noterar yttrandet. Tanken är att Olidebron ska finnas kvar tills att Västergärdetbron är klar och kan användas av gående- och cyklister. Men aktuell detaljplan reglerar och säkerställer dock inte att så blir fallet. Detta behöver säkras i avtal med Trafikverket.

Yttrande 11 – Kultur- och fritidsförvaltningen, 2025-06-02

Yttrande
Kultur- och fritidsförvaltningen har inga synpunkter på Förslag till detaljplan för Västergärdetbron, del av Olidan 5:16, 3:2 m.fl.

Kommentar:
Kommunen noterar yttrandet.

Yttrande 12 – Vänersborg kommun, 2025-06-19

Yttrande
Vänersborgs kommun ser positivt på att detaljplanen tas fram, då det är ett steg i att skapa förutsättningar för ny slussled. När den nya farleden är färdigställd kommer den inte att passera Västergärdetbron. Bron behöver göras öppningsbar för att tillåta båtar att passera fram tills nya farleden är färdigställd, vilket är ett krav som regleras med planbestämmelse i detaljplanen. Vänersborgs kommun har inget att erinra mot planen

Kommentar:
Kommunen noterar att Vänersborgs kommun inte har något att erinra.

Yttrande 13 – Kraftstaden fastigheter Trollhättan AB, 2025-06-26

Yttrande
Har inga större synpunkter på planförslaget men vill ändock trycka på påverkan av befintliga parkeringsplatser utmed Åkersjövägen. Dessa platser fyller ett behov och är parkeringar som nyttjas relativt frekvent, men är också medveten om att dessa parkeringar i dagsläget inte är optimala utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Vid kommande byggnation av bro och ombyggnad av gatan önskar vi att man tar behovet av parkeringsplatser i beaktande, samt att dessa utformas på ett trafiksäkert sätt.

Kommentar:
Kommunen noterar Kraftstadens yttrande och tar med frågan om parkeringen utmed Åkerssjövägen i den fortsatta processen. Antalet parkeringsplatser kommer att bli färre utmed denna sträcka dels utifrån ny anslutning mot bron dels utifrån att det idag inte är en trafiksäker utformning som oftast innebär backrörelser ut i den större vägen. Trollhättan stad avser att se över utformningen av Åkerssjövägen mellan Västergärdetbron och nuvarande landfäste för Olidebron.

Yttrande 14 – Räddningstjänsten Fyrbodal, 2025-06-26

Yttrande

Framkomlighet

Räddningstjänsten ser det positivt att bron får en planbestämmelse med en minsta bredd på 9 meter för att kunna säkerställa framkomligheten för räddningstjänstens fordon till Åkersberg/Västergärdet.

För räddningstjänstens fordon krävs minst en bärighetsklass BK 2.

Kommentar:
Kommunen noterar att räddningstjänsten ser positivt på att bron får en minsta bredd om 9 meter. Västergärdetbron planeras bli BK 1 vilket innebär en högre bärighet än BK 2.

SAKÄGARE

Yttrande 15 – Sakägare 1 , 2025-06-24

Yttrande

Bakgrund

Detta yttrande lämnas som ett svar på ett aktuellt ärende som behandlas av Samhällsbyggnadsnämnden i Trollhättan. Syftet är att framföra synpunkter och förslag för att bidra till en välgrundad och balanserad bedömning av ärendet.

Synpunkter

Vi vill härmed framföra vår invändning mot den inriktning Trollhättans Stad presenterat i detta samråd avseende detaljplan för en ny broförbindelse. Vår huvudsakliga invändning avser kommunens avsikt att gå vidare med antagande av detaljplanen innan prövningen av det så kallade norra stråket inom det nya slussprojektet har vunnit laga kraft i samtliga instanser.

Det norra stråket förutsätter en ny bro, medan det i det södra alternativet inte finns behov av denna bro. Det innebär att kommunen, genom att i detta skede planlägga för en ny bro, föregår den rättsliga prövningen av slussens lokalisering. I det fall det södra alternativet skulle visa sig bli aktuellt, riskerar en färdigställd bro att försvåra och kraftigt fördyra möjligheten att genomföra det alternativet, eftersom bron då sannolikt måste rivas för att möjliggöra breddning av den delen av kanalen. Detta kan få oönskade konsekvenser för den samlade samhällsplaneringen.

Det är vår uppfattning att en sådan planläggning i detta skede strider mot grundläggande krav på lämplighetsprövning enligt 2 kap. 1 § plan- och bygglagen (PBL), liksom mot hushållningsbestämmelserna i 2 kap. miljöbalken. Det kan även ifrågasättas utifrån principen om försiktighet och om att undvika irreversibla beslut innan övergripande infrastrukturbeslut är fastställda.

Vi menar därför att kommunen bör avvakta med fortsatt planarbete tills dess att beslutet om slussens sträckning har vunnit laga kraft. Detta är nödvändigt för att säkerställa att detaljplanen vilar på tillräckligt underlag och inte motverkar andra allmänna intressen.

Vi vill vi även framföra att beskrivande bilder/skisser för bron och dess väg/gång/cykelbanor saknades i utställningen och därför går det inte att på ett objektivt sätt att lämna synpunkter på

den delen, vilken är en av de bärande delarna i utformningen av en ny bro samt en av huvudfrågorna för oss boende i området.

Denna information är av sådan vikt att vi anser att den måste kompletteras i underlagen för att kunna genomföra en rimlig samrådsprocess

Vi motsätter oss starkt namnvalet för tänkt bro. Namnet Västergärdet är direkt förknippat med det unika byggnadsminnet i området och ska inte kopplas samman med en modern bro. Dessutom är det ett mycket krångligt namn på en bro.

Alternativa förslag på namn:

- Olidebron
- Nya Olidebron
- Åkersbergsbron
- Åkersjöbron

Kommentar:
Kommunen noterar yttrandet.

Även om det slutgiltiga beslutet om byggstart och tillståndsprövningen för nu aktuell dragning inte är klar har Trafikverket/Sjöfartsverket valt att gå vidare och arbetar nu för det norra alternativet. Något arbete med andra alternativ pågår inte i nuläget. Arbetet med detaljplanen har att bedöma om platsen är lämplig för en bro över Bergkanalen men kan inte ta i beaktning eventuella konsekvenser av utvecklingen i slussprojektet som helhet eller hur Trafikverket/Sjöfartsverket väljer att genomföra projektet. Om inte det norra alternativet kan genomföras behövs inte Västergärdetbron och detaljplanen kommer med stor sannolikhet inte att genomföras. Detaljplanen i sig bedöms inte hindra en eventuell breddning av Bergkanalen.

Till granskningen har ärendet kompletterats med nya bilder/visualiseringar.

Synpunkter på namnet har förmedlats vidare till Sjöfartsverket då det är deras bro och de som tagit beslutet om namnet. Kommunen har via namnberedningsgruppen och samhällsbyggnadsnämnden förordat Västergärdetbron som förslag till Sjöfartsverket. 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/ett område inom stadsdelen Åker. Namnet bedöms vara ett bra alternativ utifrån god ortsnamnssed och namnvård.

Yttrande 16 – Sakägare 2, 2025-06-26

Yttrande
1. Föreslagen vägdragning är oacceptabel
Vägen som är inritad i förslaget går in i Västergärdsområdet på ett sätt som vi inte kan acceptera.

2. Ingrepp i värdefullt skogsområde
Det planerade läget går genom ett skogsområde med höga naturvärden, där det bl a finns häckande spillkråka. Vi motsätter oss starkt ett ingrepp i detta område då det skulle kräva omfattande sprängningar vilket riskerar att förstöra viktiga biotoper.

3. Brist på cykel- och gångbanor
Planen saknar både gång- och cykelvägar vilket medför betydande säkerhetsrisker. Detta gäller i byggskedet men även i framtiden.

4. Otillräcklig hantering av dagvatten
Vi ser inga tydliga lösningar för omhändertagande av dagvatten vilket innebär att det finns stora risker till ökad översvämningsproblematik i vårt kolonilottsområde.

5. Bron löser inte befintliga trafikproblem
Olidebron har idag öppningstider på ca 25 minuter. Vi kan inte se att någon lösning på problemet adresseras i ert förslag. Detta kommer såklart att påverka trafikflödet negativt på båda sidor av trafikkanalen. Vi ser framför oss enorma köbildningar. Förslaget lyfter heller inte frågan hur man i dessa lägen löser ex vis utryckningsfordons framkomlighet.

6. Risk för markföroreningar
Vägen planeras genom ett område som tidigare använts som brandövningsplats (1940– 1970-tal). Det finns en påtaglig risk för föroreningar av bl a PFAS och olja vilket inte tycks ha utretts över huvud taget.

7. Otydlig logistik för bergmassor
Under samrådsmötet framkom att bergmassor ska transporteras över bron – uppskattningsvis 700 000 transporter – men planen saknar redogörelse för hur denna väg ska ansluta till övrig infrastruktur. Det behövs ett klargörande gällande dessa transporter.

8. Trafiksäkerhet för gående vid Sjövikstigen
Bron korsar Sjövikstigen, men det saknas säkra lösningar för gångtrafikanter i denna passage.

9. Avsaknad av gatubelysning
Vi kan inte se att gatubelysning finns planerad utmed den föreslagna gatan, vilket är en trafiksäkerhetsfråga.

10. Utformning av bron
Det är oklart om bron ska ha två körfält samt separata gång- och cykelbanor. Vi anser att detta är ett krav för säker och effektiv trafik.

11. Bristfällig anslutning mot Åkersjövägen
Anslutningen vid Åkersjövägen är olämplig i sin nuvarande form. Här krävs en rondell för att möjliggöra säker passage för tunga transporter.

12. Förlorade parkeringsytor
Parkeringsytor vid Åkersjövägen och Kyrkbrovägen riskerar att försvinna, utan att konsekvenserna för närliggande kontor och industri i Innovatumområdet har analyserats. Det finns en uppenbar risk för negativ påverkan på lokala företag och arbetstillfällen.

13. Ingen bullerutredning presenterad
Vi saknar en heltäckande bullerutredning – inte bara för brosträckningen, utan även för vägar som Sörvallavägen, Nysätersvägen och Syltevägen som kommer att påverkas under byggfasen.

14. Otrygg trafikmiljö vid Rysskranen
Ökad trafik på Åkersjövägen innebär risker vid korsningen vid Rysskranen. Det finns inga lösningar presenterade för denna problematik.

15. Bron över Nohabbanan ej dimensionerad
Bron över ravinen vid gamla Nohabjärnvägen är inte dimensionerad för den trafikmängd som planeras. Den måste byggas om.

16. Helhetsperspektiv krävs
Flera av dessa frågor avses säkert att hanteras i kommande detaljplan för slussområdet. Vi anser dock att detta måste ske i ett samlat grepp, där nuvarande och kommande detaljplaner samordnas.

17. Förtätningsområde måste inkluderas
På sidan 38 i planbeskrivningen anges att området mellan Åkerssjö och Kyrkan är avsett för förtätning och utveckling. Vi anser att detta område bör integreras redan i detta planarbete.

18. Detaljplan krävs för anslutande områden
Det krävs ett långsiktigt och genomtänkt planarbete för Åkersbergsvägen, Västergärdet och Åkersbergsområdet – inte denna lösning som är framtagen under tidspress och helt underordnat planerna att det skall byggas en ny slussled i norr.

19. Namnval
motsätter oss starkt namnvalet för tänkt bro. Namnet Västergärdet är direkt förknippat med det unika byggnadsminnet i området och ska inte kopplas samman med en modern bro. Dessutom är det ett mycket krångligt namn att uttala.

Kommentar
Kommunen noterar yttrandet. Nedan följer en genomgång av de inlämnade synpunkterna.
1. Föreslagen vägdragning har arbetats fram utifrån platsens förutsättningar såsom terrängförhållanden och försök till att göra liten inverkan på omgivningen/landskapsbilden samtidigt som det blir en bra väg och en tillgänglig gång- och cykelväg. Det har varit önskvärt att spara vegetation mellan vägen och koloniområdet samtidigt som intrånget på Vattenfalls upplag försökt minskas.

2. Genomförd naturvärdesinventering visar på att naturområdet där vägen föreslås har påtagligt naturvärde, klass 3, vilket är den lägre gradens värde. Den samlade bedömningen är att den negativa påverkan som vägen får på naturmiljön är acceptabel.

3. Kommunen arbetar vidare med frågan om standard på vägnätet och då primärt för gående och cyklister. Kommunen avser att ta över ansvaret för delar av vägarna som idag sköts av en vägsamfällighet. På så vis får kommunen full rådighet att hantera och kunna anpassa vägnätet allteftersom hur trafiken eventuellt förändras. Inför granskningen har detaljplanen justerats för att rymma en 3 meter bred gång- och cykelväg utmed den nya vägen. Därtill har del av Åkersbergsvägen även införlivats i detaljplanen och även här finns möjligheter att åstadkomma en förbättrad standard för gående.

4. En ny dagvattenutredning har tagits fram för detaljplanen. Utredningen visar att riskerna för översvämning vid koloniområdet minskar i framtiden när detaljplanen är utbyggd och slussprojektet genomfört.

5. Inledningsvis kommer Västergärdetbron att behöva öppnas för fartyg och större båtar men det är under tiden tills att den nya slussanläggningen är i drift. Då kommer antalet öppningar av bron minska då farleden inte längre passerar här. Istället är det Åkersbergsvägen som kommer få en sämre tillgänglighet utifrån att vägen behöver passera en bro som kommer att öppnas. I det sammanhanget bidrar Västergärdetbron till att bibehålla tillgängligheten till Åker i

framtiden och bidrar till en robustare väginfrastruktur i och med att det kommer finnas två broar.

6. Planområdet utökades i ett sent skede till att också omfatta vägen till Åkersbergsvägen varav inga markprover fanns tillgängliga för hela området. Nya markprover har nu tagits och det har konstaterats förekomst av bland annat PFAS. Hur det eventuellt påverkar detaljplanen ska klargöras under den fortsatta planprocessen.

7. Aktuell detaljplan och Västergärdetbron är en del i möjliggörandet av en ny slussled men det är inte denna process som har att hantera hur slussprojektet får tillstånd och ordnar sina transporter. En byggväg planeras att anläggas från det västra brofästet norrut mot Olidans gård. Byggtrafiken kommer primärt gå här och inte på den nya vägen fram till Åkersbergsvägen. Projektet studerar också möjligheten att frakta ut material sjövägen vilket kan minska antalet transporter som behöver passera Västergärdetbron.

8. Detaljplanen reglerar inte i detalj hur passager ska utformas utan det är upp till väghållaren/huvudmannen att bestämma. Kommunens inställning är att nämnda passage regleras som övergångställe.

9. Detaljplanen reglerar inte om gatubelysning ska uppföras, det ryms inom tillåten användning och är upp till väghållaren att bestämma. Kommunen ser att det ska finnas gatubelysning i området.

10. Bron föreslås få en indelning med en gång och cykelväg om 3 meters bredd och två körfält om totalt 6 meter bredd.

11. Utrymmet i korsningen mot Åkerssjövägen är inte så stort att en fullgod cirkulationsplats ryms. En mindre cirkulationsplats kan innebära sämre framkomlighet för längre fordon och därmed även för de specialtransporter som ibland behöver komma fram på sin färd till kraftstationerna. Föreslagen korsning möjliggör passage för tyngre transporter.

12. Kommunen arbetar med parkeringsfrågan. Nämnda parkeringar har varit attraktiva då de är de enda i området som inte är belagda med parkeringsavgift och/eller har begränsningar i tid. De kan nog därmed på sätt och vis motverkat Kraftstadens ambitioner om att försöka påverka trafiken genom att reglera parkeringsytorna kring Innovatum. Parkeringarna på Kyrkbrovägen kommer försvinna och längs Åkerssjövägen kommer antalet parkeringsplatser att minska och troligtvis regleras på något vis. Att detta skulle få en större negativ effekt på företag och arbetstillfällen bedöms som mindre troligt men frågan behöver troligtvis fortsatt arbetas med i samverkan med fastighetsägarna på Innovatum.

13. Detaljplanen kan inte påverka/styra hur framtida byggtrafik sker och vilken bullerstörning den kan innebära. Byggbuller hantereras i projektets tillståndsansökan. Till detaljplanen har en bullerutredning tagits fram som visar på bullernivåer i ett framtida driftskede.

14. Eventuella trafikproblem utanför detaljplaneområdet får hanteras om/när de uppkommer. Det finns inget underlag som indikerar att trafikmiljön i nämnda korsning väsentligt skulle försämras i framtiden. Om det redan idag är korsningar som man anser vara trafikfarliga finns möjligheten att via kommunens felanmälan påtala de brister man ser/upplever.

15. Bron över Nohabs gamla järnväg, på Åkerssjövägen, utreds inom Trafikverkets projekt och eventuella behov av förbättringar för att möjliggöra framkomlighet för de fordon projektet behöver säkerställa genomförs och bekostas av Trafikverket.

16. Detaljplan för slussanläggning och farled har varit ute på samråd från slutet av september till och med 5 november 2025. Även om olika delar handläggs i olika detaljplaner sker en samordning dem emellan.

17. Översiktsplanen anger en strategisk viljeinriktning för utvecklingen av området. Någon större förtätning tolkas inte in i aktuell beskrivning av området 03 och 04 utan det är framför allt ett område för turism och rekreation.

18. Det norra alternativet av slussdragning är det som Trafikverket arbetar efter och som man kommit in med ansökan om att kommunen ska planlägga för. Kommunstyrelsen har därefter tagit ett positivt planbesked om att påbörja en planläggning för det alternativet. Därtill har man inkommit med ansökan om att planlägga för en ny bro över Bergkanalen. Detaljplaneprocessen har nu att pröva om önskad markanvändning är lämplig utifrån de lagar och regler som finns.

19. Synpunkter på namnet har förmedlats vidare till Sjöfartsverket då det kommer att bli deras bro och de som tagit beslutet om namnet. Kommunen har via namnberedningsgruppen och samhällsbyggnadsnämnden förordat Västergärdetbron som förslag till Sjöfartsverket. 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/ett område inom stadsdelen Åker. Namnet bedöms vara ett bra alternativ utifrån god ortsnamns-sed och namnvård.

Yttrande 17 – Sakägare 3, 2025-06-26

Yttrande

Jag kan inte acceptera att sjöviksstigen vid västra brofästet blir avskuren och man tvinga gå upp och över vägbanan för att passera bron. Naturligtvis skall brofundamentet flyttas in från kanalsidan så att man kan passera under bron på samma sätt som sker på östra sidan bron. Sjöviksstigen är en del av Trollhättans rekreations- och promenadområde som är mycket uppskattat och utnyttjat. Stigen kommer att bestå även efter ett ev bygge av ny slussled. Låt vara att en ev slussled ger förändringar norrut från bron, men det har inte med saken att göra när vi hanterar denna detaljplan. Jag vill göra klart att Thn stads uppgift är att tillvara invånarnas intresse och inte tillmötesgå TRVs intressen om konflikter uppstår. Alltså får TRV göra sig besväret att bygga en bro med ett längre spann som möjliggör för Sjöviksstigen att på ett bra sätt passera under bron.

En anslutning från sjöviksstigen till brons gångbana skall naturligtvis också finnas.

Jag kan inte se eller läsa något om att vägen på västra sidan har gatljus. Jag kan inte acceptera att gatljus saknas och det skall vara av en karaktär som passar in I området.

Jag ser inte se om vägen på västra sidan har trottoar. Är det tänkt att man skall gå sjöviksstigen. Vänligen förtydliga.

Det finns idag en trädridå i slänten mellan den föreslagna vägen på västra sidan och kolonilotterna som tillhör Västergärdet. Jag kan inte se att denna trädridå berörs av detaljplanen och förutsätter därmed att inga träd rörs.

Brons utformning och utseende är bristfälligt beskriven I detta skede och det förstår jag. Men jag förutsätter att jag och övriga trollhättebor får möjlighet att påverka brons föreslagna

utformning och utseende på ett så tidigt stadium som möjligt innan beslut fattas. Se det som ett krav.

Vad jag förstår har "tippenområdet", där vägen skall gå på västra sidan, historiskt sett under långa perioder används som brandövningsområde. Man har även haft smörjbrygga o div verkstäder där. Jag ser inte att ni undersökt marken med avseende på miljögifter. Har jag rätt eller fel. Om inte, varför. Vänligen förtydliga.

Kommentar:
Kommunen noterar yttrandet. Sjöviksstigen kommer inte att kunna gå i befintligt läge eller mellan klaffkammare och Bergkanalen vilket innebär en försämring mot idag. Området kommer att genomgå stora förändringar och i det sammanhanget bedöms det som en marginell försämring att leda om del av Sjöviksstigen. Den nya dragningen blir en koppling till Västergärdetbron vilket bidrar till att knyta ihop stigen med Innovatumsidan på ett bra sätt när Olidebron försvinner.

Standarden och dragningen av den nya vägen från bron till Åkersbergvägen har justerats och avser nu en bilväg med tillhörande gång- och cykelväg. Däremot regleras inte sådant som gatubelysning i detaljplanen. Det är dock kommunens ingång i det fortsatta arbetet att det ska finnas belysning utmed vägen.

För de områden som ligger utanför detaljplanens avgränsning har kommunen ingen rådighet över hur fastighetsägaren väljer att hantera befintliga träd och vegetation. Utifrån detaljplanens avgränsning ser det ut som att en del träd mot koloniområdet kan finnas kvar. Men marken ägs av Vattenfall.

Angående brons utformning är det en process som sker i dialog mellan kommunen och Trafikverket/Sjöfartsverket och även med Riksantikvarieämbetet. Någon direkt påverkan kring val av gestaltning från allmänheten kommer inte att finnas vilket motsvarar hur det generellt går till. Det är politikerna som har att ta beslut om och företräda allmänheten i gestaltningsfrågor.

Planområdet utökades i ett sent skede till att också omfatta ny väg till Åkersbergsvägen varav inga markprover fanns tillgängliga för hela området. Nya markprover har nu tagits för vägen och resultatet presenteras till granskningsskedet. Planområdets utökning med befintlig del av Åkersbergsvägen har också undersökts och resultatet har inarbetats i planhandlingarna.

Yttrande 18 – Sakägare 4, 2025-06-26

Yttrande
1. Föreslagen vägdragning är oacceptabel
Vägen som är inritad i förslaget går in i Västergärdsområdet på ett sätt som jag inte kan acceptera.

2. Ingrepp i värdefullt skogsområde
Det planerade läget går genom ett skogsområde med höga naturvärden, där det bl a finns häckande spillkråka. Jag motsätter mig starkt ett ingrepp i detta område då det skulle kräva omfattande sprängningar vilket riskerar att förstöra viktiga biotoper.

3. Brist på cykel- och gångbanor
Planen saknar både gång- och cykelvägar vilket medför betydande säkerhetsrisker. Detta gäller i byggskedet men även i framtiden.

4. Otillräcklig hantering av dagvatten
Jag ser inga tydliga lösningar för omhändertagande av dagvatten vilket innebär att det finns stora risker till ökad översvämningsproblematik i vårt kolonilottsområde.

5. Bron löser inte befintliga trafikproblem
Olidebron har idag öppningstider på ca 25 minuter. Jag kan inte se att någon lösning på problemet adresseras i ert förslag. Detta kommer såklart att påverka trafikflödet negativt på båda sidor av trafikkanalen. Jag ser framför oss enorma köbildningar. Förslaget lyfter heller inte frågan hur man i dessa lägen löser ex vis utryckningsfordons framkomlighet.

6. Risk för markföroreningar
Vägen planeras genom ett område som tidigare använts som brandövningsplats (1940– 1970-tal). Det finns en påtaglig risk för föroreningar av bl a PFAS och olja vilket inte tycks ha utretts över huvud taget.

7. Otydlig logistik för bergmassor
Under samrådsmötet framkom att bergmassor ska transporteras över bron – uppskattningsvis 700 000 transporter – men planen saknar redogörelse för hur denna väg ska ansluta till övrig infrastruktur. Det behövs ett klargörande gällande dessa transporter.

8. Trafiksäkerhet för gående vid Sjövikstigen
Bron korsar Sjövikstigen, men det saknas säkra lösningar för gångtrafikanter i denna passage.

9. Avsaknad av gatubelysning
Jag kan inte se att gatubelysning finns planerad utmed den föreslagna gatan, vilket är en trafiksäkerhetsfråga.

10. Utformning av bron
Det är oklart om bron ska ha två körfält samt separata gång- och cykelbanor. Jag anser att detta är ett krav för säker och effektiv trafik.

11. Bristfällig anslutning mot Åkersjövägen
Anslutningen vid Åkersjövägen är olämplig i sin nuvarande form. Här krävs en rondell för att möjliggöra säker passage för tunga transporter.

12. Förlorade parkeringsytor
Parkeringsytor vid Åkersjövägen och Kyrkbrovägen riskerar att försvinna, utan att konsekvenserna för närliggande kontor och industri i Innovatumområdet har analyserats. Det finns en uppenbar risk för negativ påverkan på lokala företag och arbetstillfällen.

13. Ingen bullerutredning presenterad
Jag saknar en heltäckande bullerutredning – inte bara för broströckningen, utan även för vägar som Sörvallavägen, Nysätersvägen och Syltevägen som kommer att påverkas under byggfasen.

14. Otrygg trafikmiljö vid Rysskranen
Ökad trafik på Åkersjövägen innebär risker vid korsningen vid Rysskranen. Det finns inga lösningar presenterade för denna problematik.

15. Bron över Nohabbanan ej dimensionerad
Bron över ravinen vid gamla Nohabjärnvägen är inte dimensionerad för den trafikmängd som planeras. Den måste byggas om.

16. Helhetsperspektiv krävs
Flera av dessa frågor avses säkert att hanteras i kommande detaljplan för slussområdet. Jag anser dock att detta måste ske i ett samlat grepp, där nuvarande och kommande detaljplaner samordnas.

17. Förtätningsområde måste inkluderas
På sidan 38 i planbeskrivningen anges att området mellan Åkerssjö och Kyrkan är avsett för förtätning och utveckling. Jag anser att detta område bör integreras redan i detta planarbete.

18. Detaljplan krävs för anslutande områden
Det krävs ett långsiktigt och genomtänkt planarbete för Åkersbergsvägen, Västergärdet och Åkersbergsområdet – inte denna lösning som är framtagen under tidspress och helt underordnat planerna att det skall byggas en ny slussled i norr.

19. Namnval
Jag motsätter oss starkt namnvalet för tänkt bro. Namnet Västergärdet är direkt förknippat med det unika byggnadsminnet i området och ska inte kopplas samman med en modern bro. Dessutom är det ett mycket krångligt namn att uttala.

Kommentar:
Se kommentarer på Yttrande 16 – Västergärdets samfällighetsförening, 2025-06-26 på sida 25.

Yttrande 19 – Sakägare 5, 2025-06-26

Yttrande
Vi är starkt emot de föreslagna planerna på en ny bro kallad ”Västergärdetbron” och den presenterade detaljplanen gällande ny bro och dess anslutningsvägar.

Eftersom vi köpt denna fastighet för att användas av oss som vår bostad den dag vi pensionerar oss, så har vi investerat mycket pengar i såväl fastigheten som i renovering av densamma.

Fastigheten ingår tills vidare i vår näringsverksamhet där vi bedriver uthyrning av rum och lägenheter i fastigheter belägna i Tingvalla och på Västergärdet i Trollhättan.

Det är med förfäran vi ser i er detaljplan, att den av er föreslagna bron och dess anslutningsvägar helt kommer att spoliera alla förutsättningar för såväl vår näringsverksamhet som för våra planer beträffande vår framtida bostad. Vår fastighet är införskaffad eftersom den kännetecknas av att den är ett unikt byggnadsminne (K-märkt) i en unik samlad byggnadsminnesförklarad by-miljö belägen mitt i Trollhättans unika fall- och slussområde med sitt centrumnära naturreservat. Detta skulle i ett normalläge generera en hög fastighetsvärdering, och ett högt intresse att hyra våra lägenheter, vilket skulle generera stabila hyresintäkter som skulle finansiera de höga inköps- drifts- och underhålls-kostnader som kännetecknar dessa hus, fram till dess att vi själva flyttar in i denna fastighet.

Vi har dock kunnat konstatera att vår fastighet under närmare 5 år varit ”konfiskerad” av slussprojektet sedan man helt oväntat presenterade och därefter valde Norra alternativet som platsen för en ny slussled. Fastigheten har sedan dess varit osäljbar och det är endast med stor ansträngning som vi kunnat hyra ut våra lägenheter i fastigheten, genom att avsevärt reducera hyran för att få hyresgäster som kan acceptera osäkerheten och olägenheten av att bo på Västergärdet under nuvarande omständigheter.

När ni nu presenterar ett nytt planförslag för nya ”Västergärdetbron” med dess anslutningsvägar, så är det spiken i kistan för vår fastighet och de framtida planer vi haft för detta hus som skulle blivit vårt framtida hem. Vi har redan förlorat miljonbelopp sedan 2021 när Trafikverket presenterade Norra alternativet som ett framtida val för ett nytt slussbygge och därmed lade en våt filt över hela Västergärdet.

Att vi nu stillatigande skulle acceptera att vår mark konfiskeras, att vår utsikt spolieras och vår miljö ödeläggs, samtidigt som 700.000-1.000.000 lastbilar passerar strax utanför vår fastighet, innebär att vi kräver inlösen av vår fastighet på samma förmånliga villkor som en annan företagare – [borttaget egennamn] – erhållit, med en kraftigt övervärdering av inlösta fastigheter, förskottsbetalning och kompensation för såväl historiska som framtida förlorade intäkter och förlorade fastighetsvärden.

Att vår familj och [borttaget efternamn] båda bedriver näringsverksamhet i området, i fastigheter som negativt kommer att påverkas av såväl slussprojektet som av detta planförslag, innebär givetvis att vi måste behandlas lika.

Att [borttaget efternamn] fastigheter inte kommer att rivas eller ens bli obrukbara, har ju inte hindrat Trafikverket och Sjöfartsverket att lösa in dessa fastigheter till mycket förmånliga villkor, vilket betraktar som prejudicerande

Vi betraktar detta planförslag som ett katastrofalt dåligt, snabbt hoprafsat hopkok av illa genomtänkta, lösryckta fragment till idéer som ryckts ur sitt sammanhang, utan koordinering med övriga slussprojekt och utan beaktande av den kraftiga negativa påverkan detta planförslag kommer att innebära för de boende i Trollhättans fall- och slussområde, de närmaste berörda på Västergärdet och för samtliga invånare, besökare och turister i Trollhättan.

Vi har redan i tidigare samråd, fått besked från Trafikverkets och Sjöfartsverkets representanter i slussprojektet, att vi inte kan förvänta oss att kunna bo på Västergärdet under tiden som byggnationen av slussarna pågår. Om man nu detta planförslag kommer definitivt att omöjliggöra boende på Västergärdet om det skulle bli verklighet.

Om detta planförslag blir verklighet, tror vi att Västergärdet i sin nuvarande form kommer att rivas i sin helhet och därmed utplånas som byggnadsminne och vi förutsätter därför att samtliga fastigheter på Västergärdet i ett senare skede kommer att tvingas lösas in då bostadsområdet under lång tid kommer att bli helt obeboeligt, något som inte motsägs av detta planförslag.

Med ovanstående argument och med krav på inlösen av vår fastighet Olidan 7:4, ber vi att få framföra vår kraftiga protest mot förslaget till ny detaljplan för ”Västergärdetbron”

Kommentar:
Kommunen noterar yttrandet och förmedlar kravet om inlösen vidare till Trafikverket/Sjöfartsverket.

Fastigheter i och i nära anslutning till den nya slussleden har köpts in för att säkerställa rådighet över den mark som projektet ser behövs för den föreslagna byggnationen och framtida slussverksamheten. Kommunen ser att projektet riskerar innebära negativa konsekvenser för ett antal intilliggande fastigheter men ser i dagsläget inget som pekar mot att Västergärdet, utifrån gällande lagar och regler, skulle påverkas så pass negativt att det skulle bli en olämplig bostadsmiljö. Fastighetsvärden påverkas av många olika parametrar där bland annat rådande konjunkturläge samt behov och efterfrågan bidrar men där osäkerheten kring ett så här stort

projekt också kan vara en faktor. Hur utvecklingen ser ut framöver går inte att förutse även om tiden innan projektet är genomfört innebär en tid av större osäkerheter. Det går inte med säkerhet att säga hur fastighetsvärdena påverkas över tid trots föreslagen planläggning och sedermera även genomförd byggnation av en ny slussled.

Detaljplanen för Västergärdetbron är del i det större projektet att uppföra en ny slussled i Trollhättan. Bron behövs för att ersätta dels Olidebron som inte kan stå kvar dels den gamla Svängbron (som används av Vattenfall för tyngre specialtransporter) som förlorar sin funktionalitet. Angående trafik till och från byggområdet ska de transporter som nyttjar Västergärdetbron vika av direkt i en riktning mot Olidans gård för att nå och sedan röra sig inom arbetsområdet för den nya slussleden. Någon större mängd byggtrafik eller transporter av massor är inte, enligt Trafikverket, tänkt att nyttja den nya vägen fram till Åkersbergsvägen eller för den skull passera förbi Västergärdet på Åkersbergsvägen. Även om det i framtiden, när slussbyggnationen är genomförd, är möjligt att fler fordon kommer att passera på Åkersbergsvägen är det inte tal om sådana trafikmängder att det är att se som en betydande olägenhet som gör att området blir en olämplig bostadsmiljö.

Byggnadsminnet Västergärdet hamnar i ett nytt sammanhang och det är kommunens bedömning att den nya slussleden kan leda till måttlig negativ med risk för stor negativ konsekvens för Skogsvreten och Västergärdets kulturhistoriska värde. (Samråds-MKB – Detaljplan Slussleden i Trollhättan 2025). Framför allt är det sambandet mellan Västergärdet och Skogsvreten och den tidigare arbetsplatsen (Olidan) som bryts samt Västergärdets placering i skogslandskapet. Planbeskrivningen förtydligar påverkan på byggnadsminnet.

Yttrande 20 – Sakägare 6, 2025-06-26

Yttrande

Vi boende på Västergärdet, i nära anslutning av den av er föreslagna ev vägdragningen höjer våra röster och framför ett tydligt NEJ!

Vi har tagit del av allt underlag och kan konstatera att det finns otroligt många brister och insikter i ert förslag – vilket verkligen oroar oss.

Vi hänvisar till Västergärdets Samfällighets yttrande men vi vill tillägga frågan vad gäller Västergärdets alla barns uppväxtmiljö och framtid.

Hur planerar ni för all tung trafik = all sten som skall transportera bort efter ev sprängning vilket motsvarar ca 700.000 lastbilstransporter. Skall allt passera precis utanför vår tomt – där våra småbarn leker och växer upp? Och dessutom precis utanför deras lekplats.

Barnrättsperspektivet har helt blivit bortglömt.

Skogen försvinner bakom våra hus och nu försvinner även skogen framför våra hus för planer för en ny väg.

Hur tänker ni kring trafiksituationen vid broöppning? Hur tar sig utryckningsfordon fram?

Västergärdet och Åkersberg kommer att bli en avklippt del av Trollhättan.

Det känns problematiskt att ni delat upp arbetet i tre detaljplaner vilket innebär att det inte ges möjlighet till ett helhetstänk. ”Vi tar detta nu och så tar vi nästa sen”. Så oklokt. Såklart vore ett

helhetstänk det allra bästa med tanke på det enorma ingrepp som planeras att göras i vårt bostadsområde.

Kommentar
Kommunen noterar yttrandet. Se även Kommentar *på Yttrande 17 som tar upp synpunkter från Västergärdets Samfällighet.*

Någon större mängd byggtrafik eller transporter av massor är inte, enligt Trafikverket, tänkt att nyttja den nya vägen fram till Åkersbergsvägen eller direkt förbi Västergärdet på Åkersbergsvägen. Trafik till och från byggområdet som nyttjar Västergärdetbron ska vika av efter bron i riktning mot Olidans gård för att nå och sedan röra sig inom arbetsområdet för den nya slussleden.

I stället för en angöringsväg, Åkersbergsvägen, som kommer att behöva passera en ny öppningsbar bro över farleden, byggs också Västergärdetbron. Bron möjliggör en alternativ anslutning till stadsdelen Åker vilket skapar en robustare infrastruktur och ger en alternativ väg när det är broöppning över farleden. Detta kommer såväl boende som räddningstjänsten till godo och ger en bibehållen framkomlighet i framtiden i jämförelse med att all trafik fortsatt var hänvisad till enbart Åkersbergsvägen.

Detaljplan för slussanläggning och farled har varit ute på samråd från slutet av september till och med 5 november 2025. Även om olika delar handläggs i olika detaljplaner sker en samordning dem emellan.

Yttrande 21 – Sakägare 7, 2025-06-26

Yttrande
1. Föreslagen vägdragning oacceptabel
Vägen som är inritad i förslaget går in i Västergärdsområdet på ett sätt som jag inte accepterar. Vägen är enligt min uppfattning avsedd främst för Sjöfartsverkets personal och besökare till slussområdet – inte för genomfartstrafik i vårt bostadsområde. Jag föreslår att vägen istället dras rakt från Vattenfalls förrådsområde och ansluter via Sjöviksstigen mot Åkersbergsvägen, närmare Kanalverkets förråd.

2. Ingrepp i värdefullt skogsområde
Det planerade vägläget går genom ett skogsområde med höga naturvärden, bland annat häckande spillkråka. Jag motsätter mig starkt ingrepp i detta område, då det skulle kräva omfattande sprängningar och riskerar att förstöra viktiga biotoper.

3. Brist på cykel- och gångbanor
Planen saknar gång- och cykelvägar, vilket medför betydande säkerhetsrisker – både under byggskedet och i den permanents skedet.

4. Otillräcklig hantering av dagvatten
Jag ser inga tydliga lösningar för omhändertagande av dagvatten. Infiltration i nuvarande skede riskerar att bidra till ökad översvämningsproblematik i vårt koloniområde.

5. Bron löser inte befintliga trafikproblem
Nuvarande broförbindelse har öppningstider på 30–40 minuter, vilket påverkar trafikflödet negativt. Jag kan inte se att detta problem adresseras i förslaget.

6. Risk för markföroreningar
Vägen planeras genom ett område som tidigare använts som brandövningsplats (1940– 1970-tal). Det finns en påtaglig risk för föroreningar, inklusive PFAS och oljerester, vilket inte tycks ha utretts.

7. Otydlig logistik för bergmassor
Under samrådsmötet framkom att bergmassor ska transporteras över bron – uppskattningsvis 700 000 lastbil -transporter – men planen saknar redogörelse för hur denna väg ska ansluta till övrig infrastruktur.

8. Trafiksäkerhet för gående vid Sjövikstigen
Bron korsar Sjövikstigen, men det saknas säkra lösningar för gångtrafikanter i denna passage. Sjöviksstigen bör kunna passera under bron.

9. Avsaknad av gatubelysning
Jag kan inte se att gatubelysning finns planerad utmed den föreslagna gatan, vilket är en trafiksäkerhetsfråga.

10. Utformning av bron
Det är oklart om bron ska ha två körfält samt separata gång- och cykelbanor. Jag anser att detta är ett krav för säker och effektiv trafik.

11. Bristfällig anslutning mot Åkersjövägen
Anslutningen vid Åkersjövägen är olämplig i sin nuvarande form. Här krävs en rondell för att möjliggöra säker passage för tunga transporter. Kommer I byggskedet vara en hårt belastad korse.

12. Förlorade parkeringsytor
Parkeringsytor vid Åkersjövägen och Kyrkbrovägen riskerar att försvinna, utan att konsekvenserna för närliggande kontor och industri i Nohabområdet har analyserats. Det finns en uppenbar risk för negativ påverkan på lokala företag och arbetstillfällen.

13. Ingen bullerutredning presenterad
Jag saknar en heltäckande bullerutredning – inte bara för brosträckningen, utan även för vägar som Sörvallavägen, Nysätersvägen och Syltevägen som påverkas under byggfasen.

14. Otrygg trafikmiljö vid Rysskranen
Ökad trafik på Åkersjövägen innebär risker vid korsningen vid Rysskranen. Det finns inga lösningar presenterade för denna problematik.

15. Bron över Nohabbanan ej dimensionerad
Bron över ravinen vid gamla Nohabjärnvägen är inte dimensionerad för den trafikmängd som planeras. Den måste byggas om.

16. Helhetsperspektiv krävs
Flera av dessa frågor kan eventuellt hanteras i kommande detaljplan för slussområdet. Jag anser dock att detta måste ske i ett samlat grepp, där nuvarande och kommande detaljplaner samordnas och beslut tas när resterande planer är framme.

17. Förtätningsområde måste inkluderas
På sidan 38 i planbeskrivningen anges att området mellan Åkerssjö och Kyrkan är avsett för förtätning och utveckling. Vi anser att detta område bör integreras redan i detta planarbete.

18. Detaljplan krävs för anslutande områden
Det krävs ett långsiktigt och genomtänkt planarbete för Åkersbergsvägen, Västergärdet och Åkersbergsområdet – inte en lösning framtagen under tidspress.

Kommentar:
Se kommentar/svar på yttrande 17 på sida 25.

Yttrande 22 – Privatperson 1, 2025-06-03

Yttrande
Vi berörda begär att samrådstiden måste förlängas med minst 2 månader, dels pga att samrådstiden inträffar mitt under semestertiden samt att ärendet är av sådan karaktär att det är svårt att ta in alla planer på så kort tid.

Kommentar:
Kommunen noterar yttrandet men valde att inte medge en förlängning då samrådstiden påbörjades 2025-05-27 och pågick till och med 2025-06-26. Kommunen bedömer att det var en skälig tid utifrån dels detaljplanens omfattning dels att tiden slutade i samband med att den mest intensiva semesterperioden startade.

Yttrande 23 – Privatperson 2, 2025-06-26

Yttrande
Jag har många tankar om hela slussprojektet i stort och om detta enskilda broprojektet i smått. Hade jag fått bestämma hade vi satt paus på hela prestigebygget, andats lite och försökt på nytt (nu med mer fakta på bordet) att utvärdera möjligheten att bygga i nuvarande led istället för att spara både tid, pengar och naturvärden.

Men om detta nu inte går så ber jag om en annan sak: snälla försök påverka Västergärdet så lite som möjligt nu. Det räcker. Hur det än blir så kommer vår plats på jorden (Trollhättans finaste boendeområde) för evigt bli förändrat och på många sätt förstört på grund av detta slussprojekt. Men när kommunen (tillsammans med de statliga myndigheterna) nu ska anlägga bro och ny väg så måste väl inte denna vägen komma ut mitt emot Västergärdet 12 & 13? Inte nog med att närområdet blir söndersprängt, ska man också behöva se ut över en trafikkorsning precis på andra sidan vägen som varje dag kommer påminna om hur fullständigt överkörd man blivit i hela denna processen? Snälla ni, ta en funderare till och försök hitta ett alternativ till vägen så den inte måste komma ut mitt framför dessa två hus. Kort och gott, de boende har fått tillräckligt mycket förstört av detta, det räcker nu.

Kommentar:
Kommunen noterar yttrandet.

Föreslagen vägdragning har arbetats fram utifrån platsens förutsättningar såsom terrängförhållanden och försök att göra liten inverkan på omgivningen samtidigt som det blir en bra väg. Anslutningen mot Åkersbergsvägen har därtill att säkerställa goda siktförhållanden där föreslagen placering är att föredra enligt trafikingenjörerna.

Yttrande 24 – Privatperson 3, 2025-06-26

Yttrande
Jag skulle vilja vädja till er att titta över dragningen av vägen som kommer gå från den nya bron till Västergärdet. Som den ser ut att ligga i planritningen nu så kommer vägen komma ut precis vid fotbollsplanen. Hade det varit möjligt att titta på om man kunde dra den mer åt slusshållet? Vi är många här med småbarn och den här korsningen som kommer skapas precis vid fotbollsplanen ser jag som ett potentiellt problem ur säkerhetssynpunkt för våra barn. Drar man den något längre ner mot slussarna till så kommer mindre trafik att påverka vårt område.

För att inte tala om hur skog och natur som redan kommer slitas upp på ena sidan av vårt område, så hade det varit skönt om så lite som möjligt hade slitits upp på andra sidan vårt område. Jag är rädd att det kommer ytterligare bidra till att ändra den vackra miljön som vi är så glada i att få bo i just nu. Tittar jag ut från mitt sovrumsfönster ser jag skog, gröna träd, buskar och blommor. Det kommer att ta tid att återställa miljön efter ett så stort arbete och ju mindre som behöver bli uppslitet precis utanför mitt fönster, desto tacksammare hade jag blivit. Känns som vi redan kommer få det ganska trist och tråkigt en stund (år..) framöver på andra sidan. Så ju mindre påverkan på miljön runt vårt område (som ju redan kommer att påverkas mycket), desto tacksammare hade vi alla här på Västergärdet varit tror jag.

Kommentar:
Kommunen noterar yttrandet.

Föreslagen vägdragning har arbetats fram utifrån platsens förutsättningar såsom terrängförhållanden och försök att göra liten inverkan på omgivningen samtidigt som det blir en bra väg. Anslutningen mot Åkersbergsvägen har därtill att säkerställa goda siktförhållanden där föreslagen placering är att föredra enligt trafikingenjörerna.

För de områden som ligger utanför detaljplanens avgränsning har kommunen ingen rådighet över hur fastighetsägaren väljer att hantera befintliga träd och vegetation. Utifrån detaljplanens avgränsning ser det ut som att en del träd mot koloniområdet kan finnas kvar, men de ligger utanför detaljplanen på mark som i nuläget ägs av Vattenfall.

ÖVRIGA

Yttrande 25 – Närboende 1, 2025-05-28

Yttrande
Fastighetsägaren vill absolut inte leda biltrafiken till och från Åkersberg, Gamle Dal och Västergärdet med en ny bro mot Innovatumområdet. Jag och de flesta grannar jag talat med vill hellre ha en bro för bilar över den nya slussen som bibehåller trafiken på Åkersbergsvägen som det är idag. Även om det blir en ny del av vägen även den nya slussen så vill vi att sträckningen går från Hansenplatsen till Gamle Dal där den går idag. Vi vill absolut inte att biltrafiken leds in mot Innovatumområdet med en ny bro för biltrafik.

Kommentar:
Kommunen noterar yttrandet. En till ny bro kommer även att uppföras för Åkersbergsvägen över den nya slussanläggningen. Västergärdetbron behövs för att ersätta de funktioner som försvinner med Olidebron och Svängbron. Bron möjliggör en alternativ anslutning till stadsdelen Åker. Detta skapar en robustare infrastruktur när Åkersbergsvägen får en delvis ny sträckning över en öppningsbar bro. Att behöva passera en öppningsbar bro innebär en försämrad tillgänglighet i jämförelse med nuläget. Utöver att gemene man kan behöva vänta vid en broöppning riskerar det att öka utryckningstiderna för räddningstjänsten, en alternativ väg/broförbindelse förbättrar tillgängligheten.

Yttrande 26 – Skanova, 2025-05-27

Yttrande
Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga tele-anläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när detaljplanarbete påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya ledningar.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Kommentar:
Kommunen noterar yttrandet. Det är Trafikverket som ansvarar för att ledningssamordning sker med samtliga ledningsägare som på något sätt påverkas av projektet med nya slussar.

Yttrande 27 – Miljöpartiet, 2025-06-26

Yttrande
Detaljplanen medför ett väsentligt intrång i ett område med påtagliga värden för natur, turism och friluftsliv. Den riskerar att leda till ökad biltrafik till- och genom fall-och slussområden. Miljöpartiet anser att underlaget inte redovisar samtliga utredda alternativ, varför val av placering och utformning i vår mening inte kan motivera förlusten av ovan nämnda värden.

Analys av miljökonsekvenser

Då detaljplanen har sin bakgrund i, och syftar till, att möjliggöra för projektet med de nya slussarna bör konsekvensanalysen av detaljplanens miljöpåverkan även ingå i den övergripande miljölkonsekvensbeskrivningen för slussprojektet. Detta för att kunna bedöma kumulativa effekter och eventuella korsberoenden mellan olika aspekter av projektet. Planens giltighet bör även villkoras till att slussprojektet få laga kraft.

Detaljplanen verkar även sakna en redogörelse av utredda och analyserade alternativ till vald utformning. Bron ska ersätta svängbron för specialtransporter, men det klargörs inte om dessa transporter även kan utföras via Åkersbergsvägen. Inriktningen med en permanent bro istället för en temporär anläggning för slussbygget har inte heller utvecklats. Valet av gatuanslutningen söder om koloniområdet istället till befintlig väg norr om denna bör kunna utvecklas.

Kompensationsåtgärder

Planen innebär att naturmark som utgör en värdekärna i kommunens grönstrukturplan tas i anspråk. Det finns risk att biologiska värden, ekosystemtjänster och rekreativa kvaliteter försvagas eller förloras. Därför bör planförslaget kompletteras med tydliga kompensations och skyddsåtgärder för naturmiljö.

Trafik

Trafik- och mobilitetsutredningen verkar inte ha tagit hänsyn till ändrade resmönster på grund av ökad tillgänglighet till sluss- och fallområdet. I dag ligger området på slutet av en längre vägsträcka med låg hastighet och delvis dålig standard, medan den nya bron skapar en mycket mer direkt infartsport för biltrafik. Detta riskerar att leda till väsenligt högre trafiktäthet än redovisat i utredningen, och att slutsatsen om låg påverkan på områdets trafikmönster behöver omvärderas. Underlaget redovisar inte hur kommunen avser att begränsa trafiken till och genom området.

Brons gatubredd verkar vara dimensionerad för betydligt högre trafikvolym än den trafik som planen syftar till (det vill säga temporär byggtrafik samt specialtransporter, Västergärdets boende, och slussområdets besökare). Detsamma gäller lösningen med separat svängfil på Åkerssjövägen, som även den verkar avse högre trafikvolym än nödvändigt.

Jämfört med dagens Olidebron medför planen en betydande försämring för cykeltrafiken, framförallt en längre körsträcka i kuperad terräng. Miljöpartiet anser att kommunen bör prioritera cykeltrafiken mera och utveckla planen ytterligare. Att leda cykeln över slussporten kan vara ett alternativ, men då bör stigen längs bergkanalen utformas så att cyklister inte riskerar att falla i kanalen, eller att de kan krocka med gångtrafikanter.

Kommentar:
Kommunen noterar yttrandet.

Olika placeringar av ny bro har inledningsvis studerats för att hitta en bra placering. En anledning till att en ny bro behöver uppföras är att befintliga broar; Klaffbron, Spiköbron och Oskarsbron inte tillåter tyngre transporter vilka Vattenfall är beroende av. Därav behövs en ny permanent bro som ersättning för Svängbron som används idag för Vattenfalls specialtransporter. Att använda befintlig väg norr om koloniområdet bedöms vara en sämre lösning utifrån att vägen hamnar väldigt nära en bostad, blir brant och det finns lite utrymme att få till en tillräcklig vägbredd och samtidigt utrymme för gående och cyklister.

Även om inte detaljplanen för Västergärdet bedöms innebära betydande miljöpåverkan så ingår den som en kumulativ effekt i MKB:n tillhörande detaljplanen för Slussanläggning och farled. Kompensationsåtgärder tas fram för det större perspektivet som ny slussled innebär.

Hur trafiken kommer utvecklas går inte med säkerhet att säga men genomförd Trafik- och mobilitetsutredning visar på en möjlig utveckling. Utredningen visar på att bron skapar möjlighet för genomfartstrafik och inte bara trafik till och från Åker. I sammanhanget anser kommunen att det är viktigt att få rådighet över vägnätet för att ha möjligheter att reglera och

därmed påverka trafiken utifrån hur utvecklingen blir. Med Västergärdetbron skapas nya möjligheter till angöring av fall- och slussområdet vilket kan avlasta andra sträckor.

En tillgänglig gång- och cykelväg kommer uppföras fram till Åkersbergsvägen. Det kommer även med största sannolikhet finnas goda möjligheter att cykla runt Olidans gård till slussportarna där allmän passage är möjlig. Den delen av Sjöviksstigen ingår i detaljplanen för slussanläggning och farled.

SAMMANFATTNING OCH FORTSATT ARBETE

Planhandlingarna justeras och uppdateras enligt följande:

- Planområdet har utökats och omfattar nu del av Åkersbergsvägen, sträckan mellan bostäderna och koloniområdet, och väg framför Olidan 5:30. Utökningen berör Olidan 5:16 och Olidan S:1 (område 2)
- Planområdet har ändrats utifrån en justering av vägdragningen och standarden på vägen mellan Västergärdetbron och Åkersbergsvägen.
- Nytt E-område har lagts in i kartan i anslutning till allmän plats gata. Anledningen är att Vattenfall har behov av att kunna uppföra en ny transformatorstation.
- Byggrätten för nytt E-området har satts till en största byggnadsarea om 15 kvadratmeter (e_1) samt en högst nockhöjd om 3 meter (h_1)
- Planbestämmelse GCVÄG har ändrats från *Gång- och cykelväg* till GCVÄG$_1$ - *Gångväg*
- Planbestämmelse b_3 - *Brofundament och kassun ska utformas med ytmaterial i natursten* har tagits bort.
- Planbestämmelse f_3 har ändrats till Fasadmaterial ska vara tegel eller puts. Tidigare fanns även natursten med som material vilket nu utgått.
- Tillåten nockhöjd för planbestämmelse h_1 inom E-område för teknikhus har ändrats från 5 till 5,5 meter
- Planbestämmelse för u-område har lagts till för fiberledning inom användningsområde T_1.
- Planbestämmelse m_1 – *Avskärmande dike ska anläggas* har lagts till inom E-område för teknikhus.
- Planbestämmelse m_2 – *Färdigt golv ska vara minst +49,4 meter över nollplanet* har lagts till inom E-område för teknikhus.

Planbeskrivningen har ändrats i följande:

- Detaljplanens syfte har justerats till följd av det utökade planområdet.
- Uppdaterat med information från nya och uppdaterade utredningar:
    - Markmiljö
    - Miljöteknisk markundersökning (F.d. övningsplats Olidan)
    - Bullerutredning
    - Olycks- och påseglingsrisk
    - Dagvattenhantering
    - Geoteknik
- Texter har tillkommit och justerats utifrån det förändrade planförslaget med utökat planområde och förändrad dragning och standard för ny väg mellan bron och Åkersbergsvägen. Samt utifrån de justerade planbestämmelser (*se ovan*).

Trollhättan, maj 2026

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Plankontoret