

Social Konsekvensanalys (SKA)

Syfte

Trollhättans stad vill skapa attraktiva boendemiljöer, mötesplatser och rekreationsområden och därmed bidra till grundläggande förutsättningar för hälsa och social hållbarhet. Då är det viktigt att belysa behov och analysera förslag utifrån alla tillgängliga perspektiv och erfarenheter. För att den fysiska planeringen ska bidra till detta på ett bra sätt har Trollhättan, liksom många andra städer och myndigheter, utarbetat ett anpassat verktyg för sociala konsekvensanalyser som används i processer för fysisk planering.

Metod

Analysmodellen är till hjälp för att kunna utgå från människors olika livssituationer och behov när en fysisk förändring ska genomföras. Modellen används för att få ökad kunskap om den aktuella platsen och för att identifiera viktiga sociala aspekter som behöver tas om hand i planarbetet. Den används också för att ta fram åtgärder, förslag och för att belysa konsekvenser.

Process

Inför samrådet med Trollhätteborna kring Slussområdet bjöds stadens olika förvaltningar och bolag in till en workshop på Innovatum, den 4 april 2025. Eftersom analysen handlade om Slussområdet hade också personer från Sjöfartsverket, Vattenfall, Innovatum och Polisen bjudits in. Totalt deltog 15 personer, utöver samtalsledarna.

Deltagarna fick inledningsvis ta del av en nulägesbeskrivning och sedan själva planförslaget.

Efter detta delades deltagarna in i tre grupper för att ta fram en konsekvensbeskrivning. Respektive grupp hade en samtalsledare som tog anteckningar och såg till att samtalet i gruppen höll sig inom ramen för diskussionsfrågorna.

Sociala konsekvensanalyser utgår från stadens sex stadsbyggnadsprinciper;



I denna SKA har synpunkter framför allt inkommit kring

- Gröna platser och hälsofrämjande strukturer
- Tillgänglighet, kommunikation, hållplatser och vägar
- Identitet, karaktär och gestaltning samt
- Inkludering och fortsatt process.

Efter workshopen skrev respektive samtalsledare rent sina anteckningar.

Minnesanteckningarna sammanställdes i ett dokument och markeringarna på kartorna sammanställdes i en gemensam karta. Under två veckor fanns det möjlighet att återkoppla om något missuppfattats samt komplettera om något missats. Dessa synpunkter har sedan arbetats in i den slutliga rapporten.

Social Konsekvens Analys för Slussområdet

Gröna platser, hälsofrämjande strukturer och mötesplatser

Nuläge och upplevelse av området:

- Naturen upplevs som vild och trolsk. Det är ovanligt för ett stadsområde och tack vare att det är ett naturreservat med sällsynta arter (både i luft och vatten, exempelvis hackspettar).
- Området används aktivt för vandring, särskilt av seniorer, barn och unga.
- Många pedagogiska verksamheter såsom rehab och förskolor använder området och men närheten till vattnet är en resurs skulle kunna tas tillvara mer. Det kan ske genom att vattnet blir synligt och tillgängligt.

Påverkan från framtida åtgärder:

- Kärlekens stig och Träbrostigen bryts av och andra stigar försvinner. Urskogs-känslan försvinner och det blir två små områden i stället för ett stort, vilket minskar dess värde och fragmenterar området. Då blir den andra sidan slussen desto viktigare.
- Förändringar i marknivå och vattenflöde (t.ex. grundvattensänkningar) kan påverka fuktbalansen och därmed omgivande vegetation och därmed hur miljön upplevs.

Utmaningar:

- **Buller** från båtmotorer och byggnation, inte minst bergshantering med bl. a sprängning och stenkross. Bergskross låter mycket!! Även efter byggtiden kommer bullernivåerna i området att öka kraftigt. Slussar och fartyg kommer att innebära betydande buller i naturreservatet. Det kommer att vara mycket större fartyg och mer buller än idag!
- **Byggtiden** är hela 5 år. Dialogen med Trafikverket är avgörande för hur den kommer upplevas. Kan tex öppnings- och stängnings områden flyttas allt eftersom bygget fortskrider?
- **Transporter** av bergmassor kan ske med hög frekvens (upp till en lastbil per minut i tre år). Den tunga och täta trafiken är något som definitivt påverkar såväl boende och besökare som djur, natur och biologisk mångfald.
- Hur påverkas **naturreservatet** (ex. fågellivet i Höljan)?
- **Vattenfall** fungerar idag som en motor i området. De förlorar mycket mark/ytor och behöver bli kompenserade för att bibehålla viktiga funktioner men ser även möjligheter att växa och samla funktioner invid Olidan. Det skulle kunna innebära fler arbetstillfällen.

Generella förslag:

- **God uppdaterad information under byggtiden.** Det är viktigt att allmänheten lätt kan uppdatera sig om vad som händer i processen. Till exempel genom en informations-hubb på torget med en QR kod som uppdateras löpande. Det har stor betydelse för människors benägenhet att acceptera förändringarna. Det vore också bra med en miniatyrmodell, kanske vid Åhléns.
- **Mötesplatser.** Det är viktigt att behålla och utveckla mötesplatser, t.ex. vid Olidans gård (möjligt café?). Det behövs fler **mötesplatser** och mer liv i det gamla slussområdet. Plats för lek t.ex. med former eller en lekotop snarare än lekplatser (jfr Folkets park). Dessutom behövs naturlekplatser utanför området som tex Slätthults naturlekplats. Idag får skolklasser få ta del av staden genom cykelutflykter för att se staden och dess lekplatser.

Tillgänglighet, kommunikation, hållplatser och vägar

Nuläge och upplevelse av området:

- Området är idag lättillgängligt för gående, med närhet till vattnet och passerande båtar.
- Området är ganska tillgängligt för bil och cykel, men sämre med kollektivtrafik.
- Närmaste hållplats är vid Innovatum (N3), men den är dåligt placerad i relation till området.
- Promenadstråket längs dragvägen är inte en trygg promenadväg kvällstid, men den är väldigt trevlig och uppskattad dagtid. Idag finns belysning som lyser upp kanalen men inte promenadstråket längs dragvägen.

Påverkan av framtida åtgärder:

Förslaget innebär möjlighet att passera den nya slussleden på tre platser och motsvarar i stort de huvudalternativ för rörelse som finns idag utmed Bergkanalen, via gata i mitten och längs med Kärlekens stig.

- Sektion 4 – möjliggör, men säkerställer inte, passage på slussportarna till fots och med cykel
- Sektion 6 – bro över ny slussled för bil- och cykeltrafik. (Blivande "Olidanbron")
- Sektion 9 – passage på slussportarna till fots och eventuellt med cykel.

Risken är stor att delar av området blir oåtkomliga under byggtiden. Det är därför viktigt att säkerställa **tillgänglighet under hela byggtiden**. Älvrummet är en plats där människor från olika delar av staden naturligt kan mötas, ett gemensamt vardagsrum. I de sydöstra stadsdelarna är de ekonomiska förutsättningarna sämre och tillgången till bil lägre. Att ta sig till andra delar av staden blir då svårare. En bild som lyfts är att många av dessa trollhättebor, framför allt barn, ser inte mer än sin närmiljö och Överby.

Tillgänglighetsfrågorna är därför särskilt viktiga för boende i utsatta stadsdelar. Om/när tillgängligheten inskränks under byggtiden kommer människor att söka sig till andra platser men sannolikheten att trollhättebor från de sydöstra stadsdelarna faktiskt hittar dem på andra sidan älven är liten, då avståndet blir längre. På så sätt motverkar en stängning av kanalparken och Älvrummet integration och möten. Masstransporterna under byggtiden försämrar också trafiksituationen för stadens gång- och cykeltrafikanter.

Även efter genomförd ombyggnad behöver tillgängligheten säkras. Såväl Träbrostigen som Kärlekens stig bryts av. Risken är stor att **gång- och cykelstråk** försämrats vilket kraftigt skulle minska tillgängligheten till området. En **gångväg** parallellt utmed slusstrapporna är något som kommer efterfrågas och som är såväl en tillgänglighets- som säkerhetsfråga. Om det

inte anläggs en väg kommer folk försöka röra sig där ändå. Går det att leda ner Träbrostigen till Kärlekens stig? Det är viktigt med en sammanhängande runda för löpning/promenad. Ett förslag som inkommit är markerad som en röd slinga i kartan nedan. Det är också värt att minnas att det finns andra lättillgängliga vattennära stråk i staden t.ex. Spikörundan, men inte i slussområdet.

Det är också viktigt att samtliga övergångar är tillgängliga för såväl gång som cykeltrafikanter. Då det är trånga överfarter på sektion 4 och 9 behöver cyklisterna leda sina cyklar. Det är dock att föredra framför och möjligt att etablera med skyltar som "Här samsas cyklister och gångtrafikanter. Visa hänsyn."

Hängbron över Göta älv får en ökad betydelse i och med områdets fragmentering och att stigar bryts av och försvinner. Då blir den andra sidan älven och därmed möjligheten att ta sig över desto viktigare. Tillgängligheten här är dock begränsad till den som kan gå. Även om bronns lutningsgrad möjliggör passagen för fler så kommer du inte dit. Med rullstol, barnvagn eller rullator måste du ta dig till andra sidan älven med bil och/eller kollektivtrafik.

Kärlekens stig mm används idag flitigt av **Mountainbike-cyklister**, det innebär ett kraftigt slitage. Fritidsförvaltningen vill hänvisa till Strömslund och andra anpassade områden för att slippa slitaget. Trappor gör stigen mindre attraktivt för mountainbikes men därmed också mer otillgänglig för den som inte kan gå.

En del anser att området behöver bättre **kollektivtrafik**. Idag ligger hållplatserna en bit ifrån området. En hållplats med ett namn där det är tydligt vart man är stärker tillgängligheten. Ex. Trollhättans slussar. Andra anser att kollektivtrafiken till det nya området är ok genom hållplatserna Innovatum och Skoftebyn och att det i stället handlar om att informera ordentligt.

Avstängning p.g.a. byggnation är en möjlighet att skapa nya vanor/körvanor och staden behöver tidigt bestämma **var vi vill ha besökarna**. Ska det öppnas upp för allmän trafik genom området igen eller är det bäst att mata från olika håll med Västergärdesbron för söder om ny slussled och nuvarande väg ner till Insikten/Vattenfall? Efter byggtiden bör inte biltrafik ledas in i området. Då är exempelvis **skyltningen** i korsningen Gärdhems-vägen/ Drottningtorget viktig. Idag benämns det Fall- och slussområde på de bruna skyltarna. Framöver kanske "Fallområde" respektive "Slussområde" vore bättre.

För **sjöfart och gästande båtar** är det viktigt att slussens ingång och själva **slussningen** är smidig – ingen ska behöva stå och vänta länge.

- Den nya bilvägen ovanför Vattenfalls upplag och förrådsområde kan förbättra tillgängligheten.

Utmaningar:

- Hur säkerställer vi **tryggheten** kring såväl slussar som runt omkring i naturområdet. Trygghet är mer än bara säkerhet. Kvällstid är utmaningen ännu större.
- **Belysning** och biologisk mångfald är två olika och ibland motstridiga intressen. Hur kan området lysas upp på ett sätt som inte stör den biologiska mångfalden eller sjöfarten. Idag styrs och släcks när fartyg passerar för att underlätta för sjöfarten, men det stör den biologiska mångfalden, tex fladdermöss. (Detta beskrivs mer tex i områdets Ljus- och mörkerplan)
- Om inte **tillgängligheten** till området säkras kommer människor att skapa sina egna vägar.
- Tillgänglighet till vackra **utsiktsplatser** behöver lösas.

Generella förslag:

- Se över Space Syntax-analyser för att förstå naturliga rörelsemönster och knyta samman området bättre.
- Gratis kollektivtrafik på vattnet efterfrågas, både över kanalen och från Innovatum och med koppling från campingen till Stadskajen/Strandgatan, Vårvik, Överby/S Stallbacka mm. Tänk vilken kvalitet för såväl invånare som turister! Elbåt finns redan! Här kan staden inspireras av Fredrikstad som erbjuder gratis kollektivtrafik på vattnet.

Identitet, karaktär och gestaltning

Nuläge och upplevelse av området:

- Slussarna är en central del av Trollhättans identitet.
- Idag är möjligheten att titta på slussande båtar (i folkmun "att klappa båtar") en självklar vardagsattraktion i staden.

Påverkan av framtida åtgärder:

- Sektion 6 är det läge som kommer närmast dagens möjlighet att "klappa båtarna". Observera dock att det inte går att komma närmare än 3-4 meter! Det kommer alltså inte att vara möjligt att få samma närkontakt med slussande båtar som idag.
- Det finns risk för att området förlorar sin karaktär och att berättelsen om Trollhättan som sluss-stad tappas.
- Slussbygget ses som ett kraftigt, förfulande ingrepp – särskilt för platser som Kärlekens stig, där människor samlats i generationer. Kontrasten mellan det mjuka, naturliga och det nya industriella upplevs som brutal.

Utmaningar:

- Vi måste fortsatt kunna erbjuda utsiktsplatser och landmärken och platser för identitet. Platser för turistbilder, bröllopfoton mm.
- Vattenfall hänvisade till andra projekt där det i vissa fall har gått att få till bra anpassning så att det nya passar in bra. Tyvärr krävs oftast ett personligt engagemang för att få till det där lilla extra, som inte alltid behöver kosta mycket mer, men som ändå är så viktigt för att bibehålla platsens värden.

Generella förslag:

Trollhättan har utvecklats från arbetarstad till teknik-stad, men det är fortfarande en ung stad. Vad i staden, mer än slussarna, är snart 100 år? Vi behöver bevaka och förhindra att området förlorar sin karaktär och att berättelsen om Trollhättan som sluss-stad tappas. Då behöver vi visa hela linjen från historia till nutid. Detta är fjärde gången vi bygger slussar i Trollhättan! En rekommendation, som ett led i detta, är att filma befintlig slussning i dokumentärt syfte.

Det är en annan skala i det nya slussområdet och det blir en annan upplevelse än i nuvarande slussområde. Hur nytt och gammalt möts behöver beaktas noga av såväl Trafikverket som byggare som av Sjöfartsverket som förvaltare. Hela fall- och slussområdet har kvar mycket detaljer av äldre karaktär som kanske inte alltid är förenliga med dagens "standarder". Det gör samtidigt området att upplevs som autentiskt. Det är viktigt att gestaltningen tar hänsyn till den befintliga miljön och mjukar upp det industriella uttrycket.

Stängsel, räcken, staket – både för broar och slussar – handlar inte bara om säkerhet. Det är viktigt att de utformas omsorgsfullt så att de passar in i miljön. De behöver ha visuell koppling, upplevelsemässiga värden, rätt skala, materialval etc.

Det är viktigt med höga ambitioner och att undvika "budgetlösningar", särskilt vid gestaltningen av nya bron (Olidanbron). Trollhättan har flera unika broar, vad kan de nya tillföra? Alla broar i staden har sin identitet – även denna bör få en unik form och utseende.

Det finns risk att det blir betongmurar på flera platser. Vad blir det av dem? Det är stor risk för klotter om det inte finns en tydlig tanke med dem. Går det att få till andra material eller att använda dem för konstnärliga uttryck?

Hämta gärna inspiration från Norge. Där finns landskapsprojekt med hög kvalitet och rätt material som kan användas som referens.

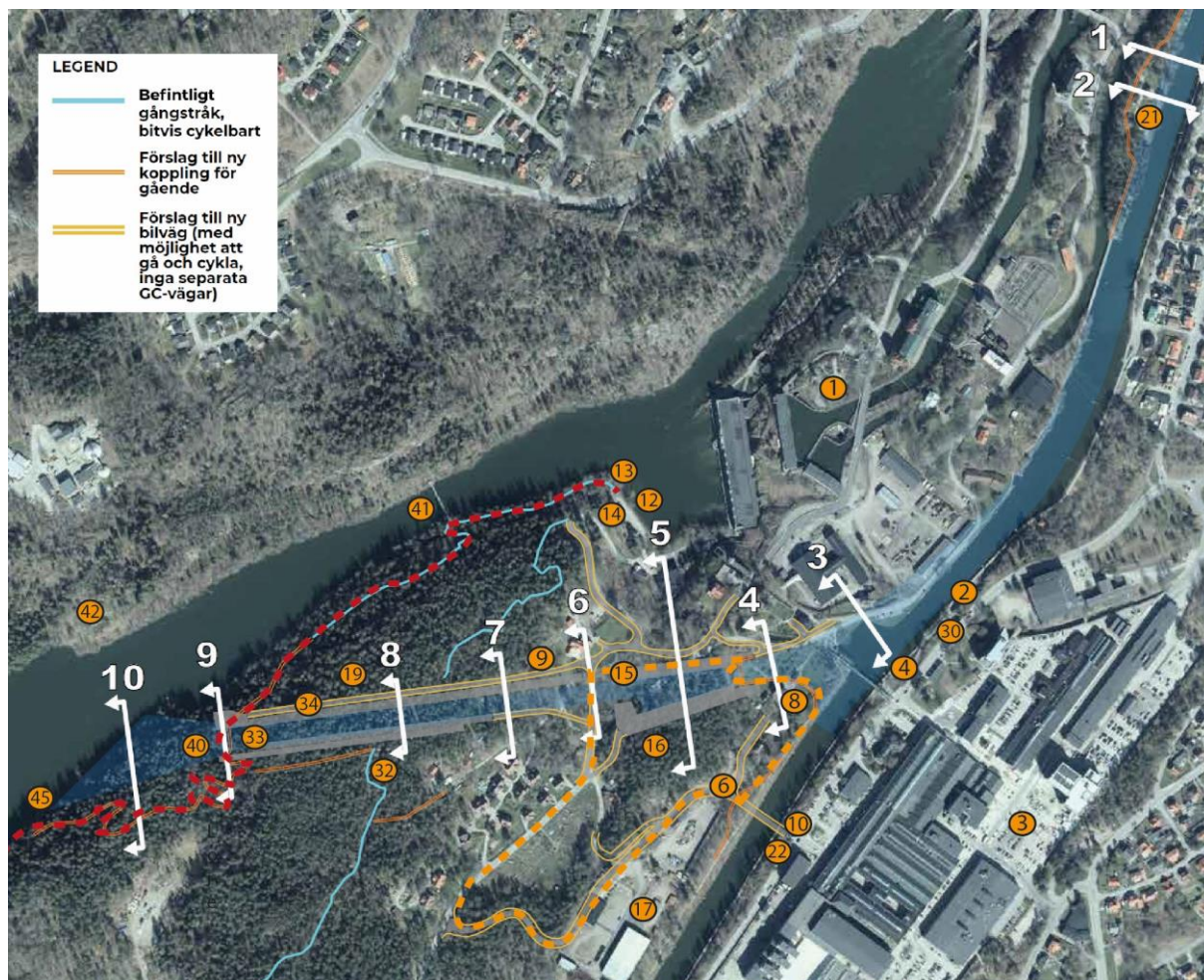
Överväg att utveckla området till en nationalstadspark.

Turism och turister som "grupp" är viktiga brukare och användare av fall- och slussområdet. Nya och gamla slussar behöver kopplas ihop. Bygget är en unik företeelse med stark attraktionskraft och kommer att väcka nationellt såväl som internationellt intresse, särskilt byggintresserade och ingenjörer! Under byggtiden behöver själva byggnationen bli ett besöksmål i sig och inte bara en parentes där trollhättebor och besökare stängs ute från området. Här finns möjlighet att spegla det moderna såväl som att presentera historia och kulturarv. Slusscafét och Innovatum är viktiga platser för att utveckla slussbygget som besöksmål. Det kan tex ske genom utveckling av Slusscafét. Även närheten till Innovatum behöver nyttjas för att skapa en levande plats.

En förutsättning för detta är **utsiktsplatser**! Se till att komma åt höjden/höjderna för utsikt, t.ex. vid plupp 10. Ur ett besöksperspektiv är det också bra om slussen inte står öppen för länge, så besökare slipper vänta på båtar.

För fortsatt Turistanpassning är det viktigt att skapa attraktiva målpunkter i anslutning till området, som kajakuthyrning, glamping, boende (ex. omvandla Sjöfartsverket till B&B).

Platsspecifika förslag och kommentarer:



Streckad röd linje: Kärlekens stig-Träbro-stigen. Befintliga gångstråk, bitvis cykelbara

Streckad orange linje: Slussrundan är viktig. Linjen är förslag från SKA-dialogen på ny runda för löpning och promenad.

1. Insikten och Vattenkraftens lekplats behöver inte ligga där de gör. Lekplatsen kan flyttas både upp- och nedströms och skulle kunna vara en del av ett nytt besökscentrum
2. Här är en lämplig angringspunkt för kollektivtrafik på vattnet med koppling över kanalen och från Innovatum och med koppling till centrum, Vårvik mm.
3. Detta är närmsta hållplatsläge idag. Planeras det något närmare? Det skulle stärka tillgängligheten.
4. Vad ska hända här? Potentiell vistelseyta och terrass med överblickbarhet. Dessutom en tillgång för Innovatum. Bryggkonstruktioner på platsen norr om klaffbron skulle skapa en trevlig sittplats och ett komplement till dragvägen.
5. **Sektion 3.**

6. Port/Entré till fall – och slussområdet. Med hänsyn till, såväl turism som invånare behöver detta skyltas upp och en parkering behöver anläggas i anslutning.
7. **Sektion 4.** Denna sektion möjliggör, men säkerställer inte, passage på de östra slussportarna till fots och med cykel. Den kommer alla vilja använda. Ingen vill ta en omväg. Det är en trång passage och här måste vi samsas. Det borde funka. Tex med skyltar som "Här vistas både gående och cyklister. Visa hänsyn". Kameraövervakning vid Passage 3 "Led din cykel"
8. Olidans gård är en plats med potential som såväl mötesplats som utsiktsplats och kan med fördel kopplas till någon slags publik verksamhet, tex ett café. Det vore positivt om området runtomkring och mot södra delen av bergskanalen blir tillgängligt för allmänheten.
9. Här finns förutsättningar för bryggor med sittplatser. Som Strandgatan med små intjack med bänkar och planteringar och konst.
10. Stor störning under byggtid. Omgivningspåverkan på befintligt område. Betänk oskyddade trafikanter perspektiv, även över tid. I allmänhet men särskilt här.
11. **Sektion 5.**
12. Olidehålan har potential men är skuggigt.
13. Här förekommer sportfiske idag och det är viktigt med fortsatt tillgänglighet med gång och cykelväg.
14. Parkeringen här är viktig för tillgängligheten och behöver bevaras. Detta är dock Vattenfalls mark och kommunen äger ingen rådighet över området.
15. Potentiella ytor för vistelse, allmän plats, social mötesplats.
 Dragvägen är kulturminnesmärke. Bevara stråket längs Bergskanalen och kanalöarna. Det är mycket vackert och naturligt idag. Idag är det ett omtyckt promenadstråk dagtid, men inte kvällstid. Då upplevs det otryggt. Det är en väldigt smal väg utan möjlighet att undvika mötande. Befintlig belysning är inte tillräcklig för att skapa trygghet. Använd belysning för att belysa vägen inte vattnet!
 Kan promenadstråket utökas med cykelstråk? Det är redan grusvägar idag, så det innebär ingen standardhöjning och gör det inte heller möjligt att cykla. Vägen är för smal och för nära slänten för det.
 Stråken längs kanalen, dragvägen såväl som stråket på andra sidan vinterhålls inte. De är för smala för att det ska gå att köra säkert med maskin.
 Kan dragvägen kopplas ihop med Spikrundan för att gå ett mer sammanhängande stråk? Här behövs mycket rekreation, bänkar och planteringar. Detta är en bra möjlighet till vardagsnära promenad. Önskemål framkom också om en konstrunda längs vägen.
16. En plats med potential. Med god gestaltning och lokalisering kan detta bli en attraktiv social mötesplats för lek och pedagogik. Det skulle innebära en stärkt koppling till Innovatum-området och ett "hela staden perspektiv".
17. Vattenfalls upplag och förrådsområde - Område med koppling ner mot Åkers sjö och de gamla slussarna. Detta är en viktig nod och en destination som måste planeras väl

och kan utvecklas med tex boende, hotell, infocenter, kajakuthyrning och andra aktiviteter och verksamheter av offentlig karaktär. Området är också av strategisk betydelse för Vattenfall Vattenkraft AB. Med nya slussar blir det ännu trängre på fall- och slussområdet och de ytor som ändå finns kvar ännu mer värdefulla. De behövs som etableringsytor vid större projekt mm för att kunna bedriva verksamheten långsiktigt.

18. **Sektion 6.** – bro över ny slussled för bil- och cykeltrafik. (Blivande "Olidanbron") Detta är det läge som kommer närmast dagens möjlighet att "klappa båtarna". Observera dock att det inte går att komma närmare än 3-4 meter!
19. Potentiell utsiktsplats med god överblick.
20. Elvins sluss är den första slussen, den behöver bevaras och lyftas fram i berättelsen om sluss-staden.
21. Slussbostad. Fd Kråkestans MC. Här borde det vara någon utåtriktad verksamhet som ökar områdets rekreativvärden. Det leder en liten grusväg dit. Det finns inget intresse för byggnaden från Sjöfartsverket. Tänk om det kunde bli ett café och kanske ett mini-muséum över slussarna! "Kom och hälsa på slussvaktaren".
22. Västergärdesbron innebär en ny "port" in till området. Den nya bron bör ha busshållplats för att möjliggöra kollektivtrafik direkt till slussområdet. Hur säkrar vi öppningsbarheten? Det krävs kontinuerlig öppning. Den kommer att vara högre än befintlig bro. Så länge Sjöfartsverket är lokaliserade är löser det sig, men om de flyttar är det mer osäkert.
23. **Sektion 7.**
24. Här är en slänt med ett lite bortglömt område där ledningarna utgör gräns norrut. Här är en del nivåskillnad, men det är ett område som kunde användas för att värna biologisk mångfald. Här finns en trappa men här borde ordnas med sittplatser. Det blir en liten oas där vi kan utveckla en fin utsiktsplats. En bra plats att ta med sin lunchlåda till.
25. Utveckla utsiktspunkten från Kopparklinten. Härifrån kommer det vara delvis möjligt att se den nya slussleden och större fartyg röra sig i den nya kanalen.
26. Detta område riskerar att bli avskuret. Tillgängligheten kan säkras med tex p-platser för buss och bil.
27. Is-utskov tunnel idag. Nu syns bara in- och utlopp.
28. **Sektion 8.**
29. Allmänheten behöver ha tillgänglighet från norra till södra sidan av slussleden vid promenadstig och vägar. Här finns starka skäl för omsorgsfull gestaltning. Hela slussprojektet (och bron) är ett i miljön. I staden har alla broar sin egen identitet. Det borde dock tas ett gestaltningsmässigt grepp som visar på viss samhörighet mellan Västergärdesbron och förbindelserna över slusskanalen. Omsorgsfull gestaltning av denna yta, eller delar av den, skulle kunna göra upplevelsen av de stora vertikala ytorna nedströms mindre brutal. Det kan tex göras med tex konst, grönska, gröna tak, klätterväxter, terränganpassning av bergskanten och "rummets

vägar” Norrmännen är bra på att tillvarata landskapet i gestaltningen av utsiktsplatser mm. Bra referenser: Island, Norge rastplatser, Naturrum, Nations- och stadspark.

30. Svängbron. Vattenfall vill inte förvalta något utan funktion. Sjöfartsverket vill inte ha den, vill staden? Den skulle kunna användas som utkiksplats. Hytten är inte liten. Den skulle kunna vara tex. kiosk. Det är oklart vem som bevakar denna fråga. Den är platsbyggd och unik i sitt slag. Hur kan den skyddas och användas? Kan den få en ny funktion? Kanske skulle hela bron kunna flyttas och tex funka som hopptorn vid badet. Den används redan, otillåtet, som hopptorn idag!
31. Bevara och utveckla skyltar till N3 med bla. QR-koder så att det blir möjligt att bättre nyttja dessa knutpunkter.
32. Potentiell utsiktsplats, men med begränsad tillgänglighet.
33. Genom att knyta ihop gångvägen längs driftsvägen kan vi få en skogsstigsslinga som bidrar till tillgängligheten.
34. Här kommer det sannolikt att bli stor bullerpåverkan och vibrationer. Det kommer medföra en sämre upplevelsekaraktär i närliggande natur i allmänhet men särskilt här.
35. De olika sektionerna har olika karaktär och kommer att upplevas väldigt olika. Detta område har stark koppling till det gamla slussområdet, men sämre koppling till västra strandkanten.
36. **Sektion 9.** passage på slussportarna till fots och eventuellt med cykel.
37. Det är tekniskt möjligt, men väldigt dyrt att flytta slussport 9 (och därmed även 8). Det skulle medföra ett annat topografiskt läge med mindre höjdskillnader och större möjlighet att knyta ihop området.
38. Platsen dit sälen förrrade sig. Här är idag en plats för misstänkt narkotikaförsäljning. Bryggeriet, Sting tryggar upp med aktivitet, ögon och rörelse i området. Likaså kanotklubben, även om den ligger lite längre bort.
39. Här måste man kunna gå över som fotgängare. Häftig utblick! Viktigt för tillgängligheten och trygghet, rörelsefrihet och barnperspektiv.
40. Hängbron har inga stora lutningar. Det är en möjlig tillgänglighetsanpassad väg ner till Saltet.
41. ”Saltet” – en potentiell utveckling till ett tillgängligt naturområde ”Romansen” och en eventuell utsiktsplats in i sluss. Saltet; Härifrån är det möjligt att se när båtarna slussas upp. Båtar på vänt ligger på ”andra” sida, vid Saltet. Fint läge och ett promenadmål. Är det för strömt för att vara väntplats även för småbåtar?
42. Turismtåg även till Saltet och norra sidan älven, men inte på slussportarna. Elscoters för sightseeing. Bilpassage är möjlig på bron vid 6.an.
43. **Sektion 10.**
44. Gästhamnen byggs ut. Tillfällig utlossning under byggtiden vid sektion 10, som sedan kommer att vara kvar som vänteläge för fartyg.
45. Husbilar vid Sluss caféet kommer hit.

Inkludering och fortsatt process

Trafikverket och Trollhättans stad har tidigare träffat representanter för boende i Västergärdet och samråd kommer att hållas i höst. Vilka ytterligare röster och erfarenheter behöver vi ta del av?

Viktiga aktörer att involvera:

- Barnperspektivet och inte minst barnens eget perspektiv. Här kan vi exempelvis använda elevråd för att nå barnen och stadens prao-elever för att hämta synpunkter och perspektiv från unga. Vi borde också kräva vid upphandling att våra entreprenörer tar emot prao-elever.
- Fritidsgårdar, förskolor (ex. Loket), skolor som använder naturen för friluftsdagar
- Föreningsliv inom motion, rekreation och friluftsliv
- Kraftprovet-organisationen
- Innovatumområdet
- Naturskyddsföreningen
- Boende i Lextorp. Dialog behöver ske med boende kring transporter och masshantering under byggtiden. Sjöfart kommer att användas men mycket kommer ändå att transporteras via ledningsgata till Lextorp.
- Boende i Västergärdet, 10–12 hus, kommer att bli mycket utsatta under byggtiden. De är dock redan hörda och mycket engagerade. Möjliga kompensations-åtgärder är förstärkt glas, inglasade uterum och bullerplank. I andra, mer omfattande projekt med hyresfastigheter, har det skapat stor nöjdhet och ökade fastighetsvärden.
- N3 – kulturarvsvandringar
- Turister som ”grupp” är viktiga brukare och användare av fall- och slussområdet. Hur når man dem under processen?