

Yttrande

Sverigedemokraterna



Datum 2023-10-18

Ärende nr SLK-2023-00743

Yttrande angående – Trafikverkets remiss – Nya slussar i Trollhätte kanal, Trollhättan - tillstånd om ansökan om vattenverksamhet enligt miljöbalken

Yttrandet

I stort sett allt vatten i Göta älv kommer från Vänern. Mycket av de utsläpp som görs i sjön kommer även att rinna ut i Göta älv. Föroreningarna från Vänern kommer således till viss del finnas kvar i det vatten som används som dricksvatten av mer än 1 000 000 människor. För att nå en långsiktigt hållbar och säker leverans av dricksvatten behöver samarbetet utökas, inte bara med grannkommunerna och regionalt, utan även med kommuner och regioner som påverkar tillflödena till Vänern. Region Värmland är en viktig aktör i detta sammanhang. Ett gemensamt grepp behöver tas för hela Vänern, Klarälven och Göta älv. Till hjälp att lokalisera och involvera berörda orter och regioner, finns dokumenterad utsläppsstatistik hos Naturvårdsverket.

Tillflöden till Vänern, denna viktiga vattentäkt behöver också skyddas. Inte enbart från naturbrukens och samhällens avrinning, utan även vid anläggning av bland annat parker, bostäder, slussar och vägar i anslutning till de större tillflödena. Det är av stor vikt att ha ett tydligt och effektivt regelverk som säkerställer att eventuell markförorening från industriell verksamhet inte hamnar i tillflödena till Vänern och i förlängningen i människors dricksvatten längre nedströms.

Rent och säkert dricksvatten är en grundläggande förutsättning för ett väl fungerande samhälle. Dricksvatten får därför inte ses som ett enskilt intresse, utan måste hanteras och prioriteras i olika delar av samhällsplaneringen.



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2023-10-06

Diarienummer 0743/23

Handläggare

Anna Säveskog, Neda Sherafat

Telefon: 031-368 03 90

E-post: anna.saveskog@stadshuset.goteborg.se

Yttrande över Trafikverkets remiss - Nya slussar i Trollhätte kanal, Trollhättan - tillstånd om ansökan om vattenverksamhet enligt miljöbalken

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

Yttrande över Trafikverkets remiss Samrådsunderlag Nya slussar i Trollhätte kanal, Trollhättan - tillstånd om ansökan om vattenverksamhet enligt miljöbalken, i enlighet med bilaga 2 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, översänds till Trafikverket.

Sammanfattning

Trafikverket har den 1 september 2023 översänt samrådsunderlag Nya slussar i Trollhätte kanal, Trollhättan - Tillstånd om ansökan om vattenverksamhet enligt miljöbalken, till Göteborgs Stad för yttrande senast 25 oktober 2023.

Trafikverket har sammanställt underlag för fortsatt samråd inför ansökan om tillstånd för nya slussar i Trollhättan. Dagens slussar i Trollhätte kanal är över 100 år gamla. Den tekniska livslängden bedöms vara passerad år 2030 och slussarnas funktion och säkerhet kan inte upprätthållas långsiktigt med hjälp av underhåll. Trafikverkets och Sjöfartsverkets bedömning är att byggnation av ny slussled i ny sträckning är den enda möjligheten för att bibehålla och utveckla Vänersjöfarten. Aktuellt ärende och handling utgör underlag för fortsatt samråd som sker inom ramen för det kontinuerliga och fortlöpande samrådet inför ansökan om tillstånd om vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Syftet med detta samråd är att informera och inhämta relevanta synpunkter om den nu förordade lokaliseringen alternativ Nord för att kunna ta ställning till vilken omfattning och detaljeringsgrad miljökonsekvensbeskrivningen behöver ha.

Stadsledningskontoret ser positivt på anläggandet av nya slussar i Trollhättan. Kontoret har dock synpunkter avseende större fartyg på Göta Älv kopplat till inverkan på befintlig och kommande stadsutveckling, hanteringen av risk för ras och skred samt klimatanpassning. Göta älv är huvudvattentäkt i regionen och synpunkter föreslås utifrån det, liksom synpunkter avseende miljökvalitetsnormer.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Utifrån nuvarande skede är det svårt att se vilken inverkan ärendet kommer att få på invånarnas och stadens ekonomi.

Bedömning ur ekologisk dimension

Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030 innehåller delmålet Göteborgs Stad arbetar för renare hav, sjöar och vattendrag och enligt programmet behöver staden, utöver arbetet inom staden, utveckla en konkret samverkan kring åtgärder med de kommuner som ligger uppströms i stadens vattendrag. I programmet ingår även delmålet Göteborgs Stad minskar klimatpåverkan från transporter. För att nå delmålet krävs överflyttning av bilresor till gång och cykel samt till kollektivtrafik, och av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Strategier i programmet som kopplar till aktuellt ärende är framför allt Vi driver på utvecklingen av hållbara transporter och Vi planerar för en grön och robust stad. Det är där det behövs samverkan avseende intresset mellan sjöfart på Göta älv och stadens möjlighet till stadsplanering och lokala transportmöjligheter respektive behov av klimatanpassningsåtgärder i anslutning till älven.

Av Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2023-2035 framgår att Göteborgs Stad ska fortsätta att utveckla en fungerande infrastruktur med god tillgänglighet för både människor och gods, såväl inom staden och regionen som till och från regionen. Det gör staden genom att verka för effektiva, hållbara resor med alla trafikslag inom både stad och arbetsmarknadsregion.

Bedömning ur social dimension

Stadsledningskontoret bedömer att det är viktigt att i det fortsatta arbetet analysera och samverka kring hur dimensioneringen av nya slussar kan påverka befintliga och planerade älvförbindelser och därmed förutsättningarna för stadsutveckling och mobilitet i staden.

Bilagor

1. Sammanfattning TRV 2023/41495
2. Förslag till Göteborgs Stads yttrande till Trafikverket

Ärendet

Trafikverket har 1 september 2023 översänt samrådsunderlag Nya slussar i Trollhätte kanal, Trollhättan - tillstånd om ansökan om vattenverksamhet enligt miljöbalken, till Göteborgs Stad för yttrande. Sista svarsdatum till Trafikverket är den 15 oktober 2023. Göteborgs Stad har beviljats förlängd remisstid till den 25 oktober 2023.

Beskrivning av ärendet

Stadsledningskontoret har inhämtat synpunkter från exploateringsförvaltningen, förvaltningen för kretslopp och vatten samt stadsbyggnadsförvaltningen. Miljöförvaltningen har hänvisat till stadens tidigare yttrande i ärendet. Den korta remisstiden har inte medgivit någon politisk behandling.

Samrådshandling – tillstånd om vattenverksamhet

Trafikverket har sammanställt underlag för fortsatt samråd inför ansökan om tillstånd för nya slussar i Trollhättan. Dagens slussar i Trollhätte kanal är över 100 år gamla. Den tekniska livslängden bedöms vara passerad år 2030 och slussarnas funktion och säkerhet kan inte upprätthållas långsiktigt med hjälp av underhåll. Trafikverkets och Sjöfartsverkets bedömning är att byggnation av ny slussled i ny sträckning är den enda möjligheten för att bibehålla och utveckla Vänersjöfarten.

Aktuellt ärende och handling utgör underlag för fortsatt samråd som sker inom ramen för det kontinuerliga och fortlöpande samrådet inför ansökan om tillstånd om vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Syftet med detta samråd är att informera och inhämta relevanta synpunkter om den nu förordade lokaliseringen alternativ Nord för att kunna ta ställning till vilken omfattning och detaljeringsgrad miljökonsekvensbeskrivningen behöver ha.

Samrådsunderlaget redovisar två förslag på lokalisering av slussled i ny sträckning, kallade alternativ Nord och alternativ Syd. Trafikverket och Sjöfartsverket förordar alternativ Nord. Alternativ Nord förläggs norr om befintliga slussar mellan Göta älv och Bergkanalen norr om Västergärdet. Alternativ Syd förläggs söder om befintliga slussar mellan Göta älv och Åkers sjö. Kostnaden för alternativ Nord bedöms bli cirka 3 mnkr och för alternativ Syd cirka 4,6 mnkr. För alternativ Nord bedöms byggtiden för slussleden bli cirka 5 år och för alternativ Syd cirka 8 år. I underlaget jämförs även fler parametrar. När nya slussar tagits i drift kommer de befintliga slussarna stängas och säkras mot framtida dammbrott och rasrisker.

Av handlingarna framgår att synpunkter och yttranden som lämnats under föregående samrådsprocess fortfarande finns med i det fortsatta arbetet.

Tidigare yttranden från staden

Aktuellt ärende har föregåtts av ett tidigare samrådsunderlag från Trafikverket inför ansökan om tillstånd för anläggande av slussar i Trollhättan, Trollhättans kommun. Samråd hölls under perioden november 2021 - februari 2022. I det samrådet förordades inget alternativ utan synpunkter togs in för båda alternativen. Staden svarade på remissen genom kretslopp- och vattenförvaltningen och ett förvaltningsyttrande (2022-02-16) där även trafikkontoret och miljöförvaltningen bidrog med synpunkter.

Stadsledningskontorets bedömning

Stadsledningskontoret ser positivt på anläggandet av nya slussar i Trollhättan. En effektiv och fungerande farled är en förutsättning för att kunna främja en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Staden gör ingen bedömning av det rekommenderade alternativet, då vilket placeringsalternativ som väljs i Trollhättan inte påverkar Göteborgs Stad i någon högre grad. Stadsledningskontoret föreslår dock synpunkter avseende större fartyg på Göta älv utifrån inverkan på befintlig och kommande stadsutveckling, hanteringen av risk för ras och skred samt klimatanpassning.

Göta älv är huvudvattentäkt i regionen och synpunkter föreslås utifrån det, liksom synpunkter avseende miljökvalitetsnormer. Synpunkterna i sin helhet framgår i bilaga 2.

Jonas Kinnander

Eva Hessman

Direktör Ärende och utredning

Stadsdirektör

Sammanfattning

Bakgrund

Detta dokument utgör underlag för fortsatt samråd inför ansökan om tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken för nya slussar i Trollhättan.

Dagens slussar i Trollhätte kanal är över 100 år gamla. Den tekniska livslängden bedöms passerad 2030 och slussarnas funktion och säkerhet kan inte upprätthållas långsiktigt med hjälp av underhåll. De kommer att behöva stängas för all sjöfart, såväl handelssjöfart som fritidsbåtstrafik, om inte nya slussar byggs.

Byggandet av nya slussar i Trollhätte kanal, vid Lilla Edet, Trollhättan och Vänersborg, är ett led i att säkra nuvarande och framtida behov för Vänersjöfarten. Sjöfarten spelar en viktig roll i det övergripande arbetet med att åstadkomma en långsiktigt hållbar transportsektor och bidrar till att uppnå Sveriges miljömål.

Slussarnas funktion är avgörande för att kunna fortsätta bedriva handelssjöfart i Göta Älv-Vänerstråket. Av denna anledning är det också centralt att projektet kan genomföras med minsta möjliga påverkan på sjöfarten under byggtiden. En stängning av Vänersjöfarten under en längre tid medför sannolikt att nödvändiga alternativa transportlösningar permanentas och att en återgång till Vänersjöfarten inte blir aktuell, vilket motverkar den nytta man avser skapa med de nya slussarna. Vissa industrier är också helt beroende av sjöfarten för sina transporter och riskerar att behöva flytta eller lägga ner i händelse av en längre avstängning.

En renovering av befintliga slussar är inte möjlig då betongen är i så dåligt skick att man skulle behöva riva befintliga konstruktionsdelar och bygga nytt, vilket skulle medföra långvariga avstängningar av slussleden. Bedömningen är att nybyggnation av slussar i befintlig sträckning får en total byggtid på cirka fem år och under den tiden kommer slussleden att behöva vara stängd under minst tre år.

Renovering av befintliga slussar/nybyggnad i befintligt läge är således inget alternativ eftersom sjöfarten måste kunna fungera kontinuerligt även under en flerårig byggtid.

Trollhätte kanal är en farled klassificerad som riksintresse för kommunikationer på grund av dess betydelse för sjöfarten och näringslivet kring Vänern. En flerårig avstängning av sjöfarten är inte heller förenlig med riksintressets krav på framkomlighet och funktion.

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

Lokaliseringsalternativ

Att bygga nya slussar är ett stort och omfattande projekt. Oavsett lokalisering medför projektet stor påverkan i Trollhättan med omnejd under lång tid.

Detta samrådsunderlag redovisar två förslag på lokalisering av ny slussled i ny sträckning kallade alternativ Nord och alternativ Syd. I detta tidiga skede har det inte varit möjligt att definiera exakta lägen för de studerade alternativen, i stället

har två korridorer som möjliggör justering av läget tagits fram. Det exakta läget studeras i kommande skeden och den färdiga slussanläggningen kommer endast att ta en del av den aktuella korridoren i anspråk.

Alternativ Nord förläggs norr om befintliga slussar mellan Göta älv och Bergkanalen norr om Västergärdet. Alternativ Syd förläggs söder om befintliga slussar mellan Göta älv och Åkers sjö. Under planeringsarbetet i detta och tidigare skeden har flera alternativa lösningar studerats och av olika anledningar valts bort.

Kostnaden för alternativ Nord bedöms bli cirka 3 miljarder kronor och för alternativ Syd cirka 4,6 miljarder kronor (prisnivå 2021–02 enligt nationell plan).

För alternativ Nord bedöms byggtiden för slussleden bli cirka 5 år och för alternativ Syd cirka 8 år.

I båda alternativen kommer dessutom förberedande arbeten att göras, till exempel ny bro över Bergkanalen. När nya slussar tagits i drift kommer de befintliga slussarna stängas och säkras mot framtida dammbrott och rasrisker.

Förutsättningar, effekter och konsekvenser

Slussområdet och dess närmsta omgivning täcks till stor del av skog med inslag av bebyggelse och öppna fält med parkkaraktär. Den kuperade terrängen i kombination med vattnet skapar en intressant rumslig dynamik mellan öppet och slutet. För båda alternativen bedöms de negativa konsekvenserna för landskapsbilden bli måttliga till stora.

I området finns två naturreservat, Ryrbäcken och Älvrummet. Naturinventeringen har pekat ut områden inom båda korridorerna som har värde för biologisk mångfald. Göta och Nordre älvs dalgångar utgör riksintresse för naturvård enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. För båda alternativen bedöms de negativa konsekvenserna för naturmiljön bli måttliga till stora.

Slussområdet och Älvrummet i centrala Trollhättan har ett stort värde som turistmål och rekreationsområde. Göta Älv – delområdet Vänersborg-Trollhättan är riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. För alternativ Nord bedöms de negativa konsekvenserna för rekreation och friluftsliv bli måttliga till stora. För alternativ Syd bedöms de bli måttliga.

Trollhättans kanal- och slussområde är en komplex miljö med höga kulturhistoriska värden av nationell betydelse. Området ingår i riksintresset för kulturmiljövården *Trollhättan*, som är en kommunikations- och industrimiljö med stor transporthistorisk betydelse. Slussmiljön är skyddad som statligt byggnadsminne och utpekad som en av landets tolv viktigaste industrimiljöer med särskilt stor betydelse för teknik- och kommunikationshistorien.

Alternativ Nord innebär ingrepp i de skyddade områdenas norra delar, främst kring Bergkanalen och medför negativa effekter för kulturmiljön genom ingreppen kring Bergkanalen samt genom att slussfunktionen flyttas till ett nytt läge. Den nya slussleden berör också ett antal kulturhistoriskt värdefulla byggnader. Alternativ Syd medför stora ingrepp i miljön kring Åkers sjö med kärnan av den historiska slussmiljön och 1916 års slussar vilka ingår i det statliga byggnads-minnets

skyddsområde. Alternativ Syd berör även enskilda skyddade byggnader genom breddning av Bergkanalen och den nya slussleden.

Alternativ Nord bedöms innebära måttliga till stora negativa konsekvenser och alternativ Syd bedöms innebära stora negativa konsekvenser för kulturmiljön.

För alternativ Syd medför markintrånget att omkring 20 bostäder kan bli aktuella för inlösen. Markintrånget för alternativ Nord blir mindre och medför att omkring 5 bostäder kan bli aktuella för inlösen.

Båda alternativen går genom berg och ger upphov till ett stort massöverskott. Alternativ Syd har en längre sträcka genom berg vilket medför att massöverskottet blir dubbelt så stort som i alternativ Nord, cirka 2 miljoner m³ jämfört med cirka 1 miljon m³.

Förordat alternativ

Trafikverket och Sjöfartsverket förordar alternativ Nord.

Det är centralt för projektet att slussbygget genomförs med minsta möjliga påverkan på sjöfarten under byggtiden, vilket innebär att arbetet i så stor utsträckning som möjligt genomförs med farleden öppen. Avstängningar av sjöfarten får redan under kortare perioder negativa konsekvenser för de företag runt Väneren som är beroende av sjöfarten för sina transporter. Alternativ Syds sträckning går parallellt med och i omedelbar närhet till befintliga slussar som på grund av sitt dåliga skick är känsliga för yttre påverkan. Dessutom berörs Bergkanalen på en längre sträcka än för alternativ Nord. Alternativ Syd skulle därför medföra mer omfattande avstängningar för sjöfarten.

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

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

Byggtiden för alternativ Nord bedöms bli kortare än för alternativ Syd – 5 år jämfört med 8 år. Störningar på omgivningen pågår under kortare tid och påverkar dessutom färre boenden än alternativ Syd.

Alternativ Nord innebär mindre markintrång, vilket medför att färre bostäder behöver lösas in.

Alternativ Nord bedöms få en lägre anläggningskostnad än alternativ Syd, 3 miljarder kronor jämfört med 4,6 miljarder kronor.

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

Förslag till yttrande till Trafikverket

investeringsprojekt@trafikverket.se
Trafikverkets ärendenummer TRV 2023/41495

Göteborgs Stads yttrande över Trafikverkets remiss - Nya slussar i Trollhätte kanal, Trollhättan - tillstånd om ansökan om vattenverksamhet enligt miljöbalken, TRV 2023/41495

Synpunkter

Staden gör ingen bedömning av det rekommenderade alternativet, då vilket placeringsalternativ som väljs i Trollhättan inte påverkar Göteborgs Stad i någon högre grad. En viss fördel med det rekommenderade nordliga alternativet är att det innebär mindre antal masstransporter, vilket minskar belastningen på deponier och mottagare i Göteborgsområdet.

Göteborgs Stad ser positivt på anläggandet av nya slussar i Trollhättan, då en effektiv och fungerande farled är en förutsättning för att kunna främja en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Staden bedömer att nya slussar kommer att ge förutsättningar för att förbättra godstransportleden i älven.

Göteborgs Stad framför nedan synpunkter.

Inverkan på Göteborgs Stads stadsplanering

Göteborgs Stad ser behov av att Trafikverket tar ett samlat grepp kring trafikledningen i Göta älv på lång sikt så att en ökad sjöfart på farleden kan ske i samklang med omgivningens utveckling. Nya slussar är en av flera förändringar som behöver hanteras i en samlad process. Ändamålsenliga lösningar för hela stråket Vänern-Västerhavet behöver säkerställas, till exempel var större fartyg måste kunna mötas och om detta krävs på hela sträckan i relation till ingreppen som det kan innebära lokalt. Vidare bedömer Göteborgs Stad att det saknas en konsekvensbeskrivning av hur farleden och dess omgivning påverkas av att större fartyg än idag kan komma att trafikera hela sträckan, till exempel, vilka konsekvenser det får för befintlig och kommande stadsutveckling och infrastruktur utifrån eventuell risk och störning, eller vilka ytterligare åtgärder och följdinvesteringar som krävs för att säkerställa möjligheten att trafikera farleden med fler större fartyg.

Göteborgs Stad efterfrågar en analys om hur dimensioneringen av nya slussar kan påverka befintliga och planerade älvförbindelser i Göteborg.

Hantering av risk för ras och skred

Den samhällsinvestering som anläggandet av större slussar i Trollhättan innebär måste medföra ett statligt ansvar för de konsekvenser som användandet av slussarna, det vill säga fartygstrafiken, ger upphov till, både idag och i framtiden. Göta älvdalen är ett av staten angivet riksintresse för sjöfarten men utgör även ett utpekat riskområde för ras och

skred. Idag förutsätts kommunerna och fastighetsägarna längs Göta älv leva med och hantera skredrisker som uppstår genom vattenflödet i älven. Att använda vattendraget som en farled ökar denna skredrisk eftersom fartygstrafiken orsakar ökad erosion som påverkar stabiliteten längs stränderna negativt. Det ska i sammanhanget nämnas att erosionen dessutom kan vara svår att upptäcka eftersom det längs delar av Göta älv bildas undervattensslänter på grund av fartygstrafiken och att upptäcka skredrisken under vattenytan är både svårt och kostsamt.

Staten är angelägen om att båttrafiken längs älven till och från Vänern inte bara ska värnas utan, genom förnyelse av slussarna, även utökas till att möjliggöra trafik med större fartyg. Detta innebär för kommunerna nedströms att den redan konstaterade skredrisken ökar genom fartygsorsakad erosion. Längs känsliga sträckor av älven behövs det därför anläggas erosionsskydd med syfte att motverka fartygstrafikens påverkan på strandmiljön. Det är viktigt att staten också tar ansvar för den konsekvens som besluten kring riksintresset Vänertrafiken innebär, utifrån såväl den rådande situationen som statens intentioner att utöka en verksamhet som uppenbart påverkar kommunerna nedströms. Ett sätt för staten att hantera den ökade skredrisken är att anlägga och bekosta fullgoda erosionsskydd längs farleden. I och med anläggandet får staten också ansvaret för framtida underhåll av sådana skydd.

Göteborgs Stad anser att Trafikverket behöver säkerställa omfattningen på erosionsproblematiken till följd av ökad fartygstrafik i samband med genomförande av slussprojektet.

Klimatanpassning

Göteborgs Stad uppmanar statliga myndigheter till att se över hela Göta älvs behov av anpassningar till framtida klimatförändringar. Åtgärder i Nordre älv och Göta älv i form av stormportar krävs för att säkerställa funktionen av slussar i Lilla Edet och Göta älv för att uppnå önskad effekt av slussystemet.

Göteborgs Stad ser även ett behov av att kommunerna längs med älven är med i eventuellt framtida diskussioner om förändrade vattendomar för reglering av Vänern och Göta älv.

Dricksvattentäkt

Göta älv försörjer omkring 700 000 människor med dricksvatten och är huvudvattentäkten i regionen. Det är av största vikt att föroreningsbelastningen på älven minimeras och att flödet i Göta älvgrenen är tillräckligt för att undvika kvalitetspåverkan. Stadens kretslopp och vattennämnd ansvarar för Göteborgs två vattenverk som renar och producerar dricksvatten till alla göteborgare och till flera av Göteborgs grannkommuner.

Göteborgs Stad ser positivt på att Trafikverket har lyft Göta älvs vikt som råvattentäkt och behovet av krav och skyddsåtgärder för att minimera föroreningsbelastning och risken för olyckor. Staden anser att kommande miljökonsekvensbeskrivning behöver innehålla nedan utredningar:

- Ur råvattensynpunkt är utredning kring jord- och sedimentprovtagning avseende föroreningar av särskilt intresse. Detta för att rätt planera omhändertagande av förorenade massor och vatten.
- Utredning av vad möjligheten att slussa större fartyg kan ge för miljökonsekvenser och risker för råvattenkvaliteten. Utredningen avseende fartygstrafiken ska inte vara

begränsande i tid och rum, utan konsekvensen av att större fartyg trafikerar Göta älv ska gälla bortom år 2040, och för hela Göta älv.

- Tydlig beskrivning av hur åtgärderna påverkar tappning och flödet i Göta älv.

Göteborgs Stad ser positivt på att det i ansökan finns förslag på kontrollprogram för arbeten som kan påverka Göta älv som råvattentäkt men framför nedan synpunkter:

- Förslag på kontrollpunkter som kan tydliggöra påverkan bör finnas i ansökan.
- I kontrollprogrammet bör analys av bland annat turbiditet, pH och oljeindex ingå, tillsammans med relevanta ämnen utifrån undersökning av potentiellt förorenad mark.
- Stadens förvaltning för kretslopp och vatten önskar få möjlighet att lämna yttrande på framtida kontrollprogram.
- Förvaltningen för kretslopp och vatten önskar även ta del av resultaten från kontrollprogrammet under själva byggfasen och vara en dialogpart i utvärderingen.
- För att säkra råvattenkvaliteten på det vatten som tas in i vattenverken krävs en kontinuerlig kommunikation med kontrollcentralen på förvaltningen för kretslopp och vatten under byggfas.

Miljöskydd och miljökvalitetsnormer

Av Trafikverkets handlingar framgår att synpunkter och yttranden som lämnats under föregående samrådsprocess fortfarande finns med i det fortsatta arbetet. Stadens tillsynsmyndighet enligt miljöbalken, miljöförvaltningen, hänvisar till de synpunkter som framfördes i stadens svar vid det tidigare samrådet. Synpunkterna avser till exempel hänsyn till miljökvalitetsnormer, vattenskyddsföreskrifter och fartygstrafikens påverkan. Tillsynsmyndigheten lyfte bland annat även risk för påverkan på vatten vid bygg- och driftskedet och eventuellt behov av rening av länshållningsvatten eller förorenat dagvatten. Vidare framfördes att det behöver utredas vilken rening av vattnet som krävs för att miljökvalitetsnormerna inte ska riskera att påverkas negativt av projektet och att undersökning av sediment och mark ska utföras i samråd med tillsynsmyndigheten.

För Göteborgs Stads kommunstyrelse