



Slussar i Trollhätte kanal

Social konsekvensanalys

Lilla Edet

Trafikverket

Postadress: Vikingsgatan 4, 411 04, Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Slussar i Trollhätte kanal, Social konsekvensanalys, Lilla Edet

Författare: WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2024-12-20

Foto: WSP Sverige AB (om inget annat anges)

Innehållsförteckning

Ordlista.....	4	3. Sociala förutsättningar.....	11
Sammanfattning.....	5	3.1. Historik Trollhätte kanal.....	11
Läsanvisning.....	7	3.2. Lilla Edets kommun.....	11
1. Inledning.....	8	3.3. Nuläge utredningsområdet Lilla Edet.....	13
1.1. Syfte med den sociala konsekvensanalysen.....	9	3.4. Upplevelse och användning av Slussområdet.....	17
1.2. Avgränsning och omfattning.....	9	4. Den nya slussen i Lilla Edet.....	19
2. Metod.....	10	5. Sociala konsekvenser.....	20
2.1. Insamling och inläsning.....	10	5.1. Vardagliga målpunkter.....	20
2.2. Platsbesök och intervjuer.....	10	5.2. Vistelsemiljö och trygghet.....	21
2.3. Kartläggning av sociala förutsättningar.....	10	5.3. Hälsa och säkerhet.....	22
2.4. Analys och bedömning.....	10	5.4. Resmönster och rörelsefrihet.....	24
2.5. Råd till nästa skede.....	10	6. Slutsatser.....	25
		6.1 Råd till nästa skede.....	25
		Referenser.....	26

Ordlista

DAGBEFOLKNING: Den mängd människor som vistas i ett område dagtid. I denna studie avser dagbefolkning antalet arbetsplatser.

DEMOGRAFI: Samlingsbegrepp för studie av befolkningens storlek, sammansättning, fördelning och förändring. Det kan exempelvis avse ålder, kön, inkomst, etnicitet och utbildning.

FRAGMENTERING: Fysisk uppdelning av olika miljöer, områden, platser och geografier som minskar samband och tillgänglighet däremellan.

FYSISKA BARRIÄRER: Bygga eller naturliga element i miljön som påverkar människors rörelsemöjligheter. Exempelvis vattendrag, tät skog, höjdskillnader, vägar och byggnader av olika slag.

GIS: Förkortning av Geografiska informationssystem, som är ett samlingsnamn för program som hanterar, samlar och analyserar geografiska data.

MOBILITET: Människors möjlighet att transportera sig själva och gods till de platser de vill nå. Olika trafikantgrupper kan uppleva olika grader av mobilitet. Graden av mobilitet påverkas bland annat av tillgänglig infrastruktur och transportmedel, demografiska faktorer och individuella förutsättningar.

MÅLPUNKT: En plats som människor av olika anledningar behöver eller vill besöka. Det finns målpunkter av olika slag. Exempelvis kan en målpunkt vara ett bibliotek, en idrottsplats, en arbetsplats eller en skola.

NATTBEFOLKNING: Där människor har sin huvudsakliga nattvila. I denna studie avser nattbefolkning den folkbokförda befolkningen.

SOCIALA BARRIÄRER: Människors uppfattningar eller föreställningar som påverkar hur de upplever att de kan eller väljer att röra sig. Exempelvis uppfattningar av otrygghet i mindre befolkade områden eller bullerpåverkan från mycket trafik eller verksamhet.

SOCIALA VÄRDEN: Ett samlingsbegrepp som omfattar aspekter hos individer, relationer eller samhällen som anses vara värdefulla och eftersträvarsvärda. Exempelvis hälsa, rättvisa, jämlikhet, välmående, utbildning, kreativitet, deltagande och delaktighet.

SOCIALT PERSPEKTIV: Ett perspektiv som utgår från hur människor lever, samspelar och vilka levnadsvillkor de har i samhället. Det kan handla om hur samhället är uppbyggt (ex. makt, hierarkier), om man bor i städer eller byar, hur människors hälsa är, hur olika människor behandlas i samhället.

STRÅK: Ett samlingsnamn för en sträcka mellan olika punkter i geografin. Exempelvis för cykel, gång och motortrafik.

TILLGÄNGLIGHET: Ett begrepp som beskriver hur den fysiska miljön möjliggör för människor att kunna ta sig runt i samhället. En hög grad av tillgänglighet kan exempelvis innebära att människor på ett enkelt sätt kan ta sig till olika målpunkter med olika typer av färdmedel. Detta oavsett aspekter såsom funktionsvariationer och demografiska faktorer.

Sammanfattning

Projekt Slussar i Trollhätte kanal omfattar byggnation av nya slussar i Trollhättan, Lilla Edet och Vänersborg, i syfte att säkra Vänersjöfartens framtid och göra det möjligt att utveckla den över tid. Inom ramen för projektet tas sociala konsekvensanalyser fram. I denna rapport redovisas den sociala konsekvensanalysen för den nya slussen i Lilla Edet.

Syfte med den sociala konsekvensanalysen

Syftet med den sociala konsekvensanalysen är att utifrån ett socialt perspektiv dels studera och beskriva berörda områdets nuläge och förutsättningar, dels analysera eventuell positiv och negativ påverkan av en ny sluss i Lilla Edet. Den sociala konsekvensanalysen har kopplingar till flera utredningsarbeten inom projekt Slussar i Trollhätte kanal.

Sociala förutsättningar

Slussen i Lilla Edet är belägen mitt i samhället, med stadsdelen Lilla Edet öster om älven och Ström väster om älven. Bebyggelse återfinns på båda sidor i kanalnära läge. I Ström karaktäriseras bebyggelsen av bostäder och i Lilla Edet av blandad centrumbebyggelse. Majoriteten målpunkter är koncentrerade till Lilla Edet centrum men återfinns även i utredningsområdet som helhet.

Det främsta värdet med slussområdet idag beskrivs av intervjuade vara gång- och cykelpassagen över slussluckorna som binder ihop Ström med Lilla Edet. Till viss del utgör slussområdet en plats för rekreation och friluftsliv, både på land och i vattnet. Sjöfarten längs Göta älv ihop med slussen och intilliggande kraftverk och damm innebär även att området utgör en verksamhetsmiljö.

Sociala konsekvenser

När det nya slussområdet är utbyggt bedöms vissa sociala konsekvenser kunna uppstå genom påverkan på resmönster och vistelsemiljöer. Däremot finns planer att återställa eller ersätta de miljöer och funktioner som påverkas av slussarbetet i så stor mån som möjligt. Det vill säga att de sociala förutsättningarna i stort sett återgår till hur de ser ut idag. Konsekvenser på lång sikt bedöms därav som begränsade.

Under byggtiden bedöms sociala konsekvenser kunna bli mer omfattande. Främst eftersom att gång- och cykelpassagen över slussen stängs av, samtidigt som byggarbetet bidrar till ökade buller- och vibrationsnivåer, mer trafik och att områden blir fysiskt otillgängliga. Detta leder bland annat till försämrad tillgänglighet till olika målpunkter och kan ge uppkomst till otrygga miljöer. Gång- och cykeltrafikanter som behöver ta sig över älven kommer vara hänvisade till väg 167, som idag upplevs bullrig, lång och otrygg av vissa.

Analysen visar att det finns potential att stärka sociala värden i Lilla Edet i samband med utbyggnaden. Detta i huvudsak kopplat till rekreation och friluftsliv, framkomlighet och trygghet/säkerhet. Exempelvis genom att erbjuda fler ställen att slå sig ner, utveckla gästhamnen, breddad slusspassage och bättre belysning.

Analysen visar att det under byggtiden är av särskild vikt att säkerställa trafiksäkerhet för gående och cyklister som färdas över bron på väg 167 och att arbeta för säkra arbetsmiljöer och närområden i anslutning till byggarbetet. Exempelvis genom bullerskydd och tydlig information till allmänheten.

Slutsatser och råd till nästa skede

Resultatet av den sociala konsekvensanalysen pekar sammantaget på att majoriteten konsekvenser väntas uppstå under byggtiden, snarare än när det nya slussområdet är utbyggt. Framför allt eftersom slusspassagen stängs av och stora ytor tas i anspråk som arbetsplatser. När det nya slussområdet är utbyggt återgår förutsättningarna till stor del till dagens läge.

Till nästa skede i arbetet med en ny sluss i Lilla Edet ges följande råd:

- Överväg möjligheten att skapa en tillfällig koppling över älven för gående och cyklister under byggtiden. Detta för att minimera negativa konsekvenser av att befintlig passage stängs av. Om detta inte är möjligt, säkerställ en trafiksäker miljö till/från och på väg 167.
- Arbeta med tydlig information till boende och verksamma i närområdet under byggtiden, exempelvis avseende bullerpåverkan, förändrade resvägar och syftet med projektet Slussar i Trollhätte kanal.
- Ställ krav på entreprenörer om en städad och väl upplyst arbetsplats som kan bidra till att miljöerna känns trygga och säkra även under byggtiden. Överväg att upprätta bullerskydd.
- Inkludera åtgärder i framtida utformning som kan stärka attraktivitet, framkomlighet och trygghet i slussområdet. Exempelvis fler ställen att sitta och njuta på, en utvecklad gästhamn, breddad passage och bättre belysning.
- Involvera boende i Lilla Edet i utformningen av slussarnas närmiljö för att skapa inflytande som kan leda till engagemang och ägandeskap över den nya slussmiljön. Exempelvis genom att arrangera studiebesök.
- Intervjuerna med invånare och besökare genomfördes år 2021. När projektet att bygga nya slussar i Lilla Edet har kommit längre kan det finnas ett värde i att arbeta med uppföljande intervjuer för att fånga upp kompletterande synpunkter.

Läsanvisning

Kapitel 1 – Inledning

I detta kapitel beskrivs projektet Slussar i Trollhätte kanal och syftet med den sociala konsekvensanalysen. Kapitlet lyfter även avgränsning och omfattning för arbetet.

Kapitel 2 – Metod

I detta kapitel beskrivs den arbetsprocess som den sociala konsekvensanalysen har utgått ifrån, inklusive insamling och inläsning av underlag, platsbesök och intervjuer, kartläggning av sociala förutsättningar, analys och bedömning samt råd till nästa skede.

Kapitel 3 – Sociala förutsättningar

I detta kapitel beskrivs sociala förutsättningar inom utredningsområdet, inklusive historik kring Trollhätte kanal, bakgrund kring Lilla Edets kommun, övergripande karaktär och målpunkter i utredningsområdet, transportinfrastruktur och mobilitet i utredningsområdet samt upplevelse och användning av slussområdet.

Kapitel 4 – Den nya slussen i Lilla Edet

I detta kapitel beskrivs det aktuella förslaget för en ny sluss i Lilla Edet. Detta görs på en övergripande nivå, eftersom utformning inte har fastställts vid tidpunkten för den sociala konsekvensanalysens genomförande.

Kapitel 5 – Sociala konsekvenser

I detta kapitel presenteras de sociala konsekvenser som den nya slussen i Lilla Edet kan medföra. Detta med hänsyn till påverkan på fyra sociala parametrar: 1. Vardagliga målpunkter, 2. Vistelsemiljö och trygghet, 3. Hälsa och säkerhet och 4. Resmönster och rörelsefrihet.

Kapitel 6 – Slutsatser

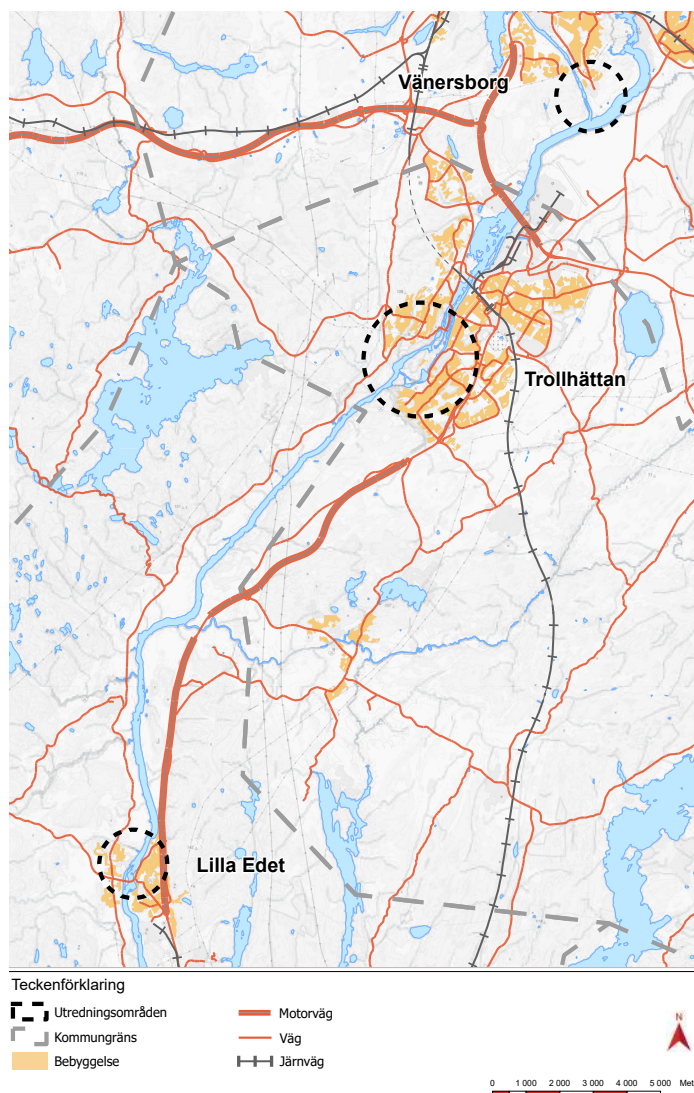
I det avslutande kapitlet sammanfattas de huvudsakliga sociala konsekvenser som identifierats. Utifrån detta presenteras råd till nästa skede av arbetet med en ny sluss i Lilla Edet. Råden tar sikte på att skapa förutsättningar att bibehålla eller stärka sociala värden och så långt som möjligt begränsa negativa konsekvenser.

1. Inledning

De befintliga slussarna i Trollhätte kanal är över 100 år gamla och närmar sig slutet av sin tekniska livslängd. Enligt gällande bedömning är slussarnas livslängd begränsad till år 2030. Slussarnas funktion är avgörande för att säkra den fortsatta och framtida handelssjöfarten i stråket. Transporter längs med älven riskerar att flyttas över till väg och järnväg om kapaciteten för sjöfarten inte möter det framtida behovet, vilket kräver kapacitetsförstärkningar och utbyggnader av sjöfarten i älven. Transporter längs med väg och järnväg kräver fler lastbilar och tåg för att transportera samma mängd gods som ett fartyg, vilket innebär en ökad klimatpåverkan.

Bedömningen är emellertid att långvarig drift inte kan säkerställas genom löpande renovering och att en ombyggnation i befintligt läge innebär stora konsekvenser för sjöfarten under byggtiden. Nya slussar i Trollhätte kanal bedöms därför vara det enda alternativet för fortsatt och utvecklad handelssjöfart i stråket.

Projekt Slussar i Trollhätte kanal omfattar att bygga nya slussar i Trollhättan, Lilla Edet och Vänersborg. Inom ramen för detta tas sociala konsekvensanalyser fram för respektive sluss (se Figur 1). Denna rapport redovisar den sociala konsekvensanalysen för slussen i Lilla Edet (se Figur 2).



Figur 1. Karta som visar de tre utredningsområdena för de sociala konsekvensanalyserna som tas fram inom ramen för projekt Slussar i Trollhätte kanal.



Figur 2. Karta som visar utredningsområdet för den sociala konsekvensanalysen som tagits fram för Lilla Edet.

1.1. Syfte med den sociala konsekvensanalysen

Syftet med den sociala konsekvensanalysen är att utifrån ett socialt perspektiv dels studera och beskriva berörda områdets nuläge och förutsättningar, dels analysera eventuell positiv och negativ påverkan av en ny sluss i Lilla Edet.

Målet är att kartlägga förutsättningar för att bibehålla eller stärka sociala värden och så långt som möjligt begränsa negativa konsekvenser.

Den sociala konsekvensanalysen har kopplingar till flera utredningsarbeten inom projektet Slussar i Trollhätte kanal. Bland annat utgör den sociala konsekvensanalysen ett underlag till miljö- och konsekvensbeskrivningen (MKB) och tillståndsansökan.

Landskapskaraktärsanalysen (ILKA) och kulturarvsanalysen (KAA) har också hämtat information från den sociala konsekvensanalysen och vice versa.

1.2. Avgränsning och omfattning

Den geografiska avgränsningen (se Figur 2) omfattar områden runt slussen som bedöms kunna beröras under byggtiden och när slussområdet är utbyggt. Denna avgränsning hänvisas till som ”utredningsområdet”. Områden kring slussens direkta närhet hänvisas till som ”slussområdet”.

De fyra parametrar som används för att beskriva sociala konsekvenser inkluderar Vardagliga målpunkter, Vistelsemiljö och trygghet, Hälsa och säkerhet samt Resmönster och rörelsefrihet. Innebörden av dessa parametrar beskrivs till höger.

I genomförandet har eventuell påverkan på barn, äldre och personer med funktionsnedsättning varit ett vägledande fokus. Dessa grupper bedöms extra känsliga för förändringar i den fysiska miljön. Relaterat till påverkan på barn har arbetet antagit ett barnperspektiv. Det vill säga att vuxna tolkar barnets situation och behov utifrån egna erfarenheter och kunskaper (Barnombudsmannen, 2020).

Vissa aspekter har bedömts som svåra att analysera eftersom det finns brist på information,

SOCIALA PARAMETRAR

VARDAGLIGA MÅLPUNKTER handlar om påverkan på människors tillgänglighet till vardagliga målpunkter. Exempelvis arbete, skola, service, parker och promenadstråk. Effekter som kan uppkomma är fragmentering och barriärverkan, vilket kan leda till konsekvenser som förändrad tillgänglighet och begränsningar i utbud av målpunkter.

VISTELSEMILJÖ OCH TRYGGHET handlar om påverkan på boende-, verksamhets- och rekreationsmiljöer, samt upplevd trygghet. Effekter som kan uppkomma är förändrad markanvändning och att nya miljöer skapas, vilket kan leda till konsekvenser som mindre attraktiva miljöer och uppkomst av otrygga miljöer.

HÄLSA OCH SÄKERHET handlar om påverkan på livsmiljöer och miljöer för daglig sysselsättning avseende hälsa och säkerhet. Effekter som kan uppkomma är förhöjda bullernivåer och komplexa trafikmiljöer, vilket kan leda till konsekvenser som sämre hälsa och välmående samt förändrade resvägar.

RESMÖNSTER OCH RÖRELSEFRIHET handlar om påverkan på individers mobilitet och bedöms samlat utifrån de tidigare tre parametrarna. Effekter som nämns i parametrarna ovan och som kan påverka mobilitet är exempelvis förändrad tillgänglighet, otrygga miljöer och förändrade resvägar, vilket kan leda till konsekvenser som förändrade resmönster och begränsad rörelsefrihet.

exempelvis har detaljutformningen inte varit fastställd under genomförandet av analyserna.

2. Metod

Genomförandet av den sociala konsekvensanalysen har följt en arbetsprocess i fem steg: Insamling och inläsning, Platsbesök och intervjuer, Kartläggning av sociala förutsättningar, Analys och bedömning och Råd till nästa skede.

2.1. Insamling och inläsning

I det inledande skedet samlades relevant underlag in för att få en bild av demografiska och rumsliga förhållanden i utredningsområdet:

- Från kommunen hämtades översiktsplan och geodata, för att identifiera målpunkter och information om kommunens utveckling.
- Från Västra Götalandsregionen (VGR) hämtades befolkningsstatistik och geodata för linjeriktningar och hållplatser (Västrafik).
- Från myndigheter hämtades geodata för riksintresse friluftsliv från Naturvårdsverket, kartmaterial till bakgrundskartor från Lantmäteriet, befolkningsstatistik från Statistiska centralbyrån (SCB) och information om vägnät från Trafikverkets nationella vägdatabas (NVDB).

Utöver dessa källor hämtades information från Landskapskaraktärsanalysen (ILKA) och Kulturarvsanalysen (KAA) inom projektet.

2.2. Platsbesök och intervjuer

För att skapa en fördjupad förståelse för utredningsområdet i Lilla Edet genomfördes platsbesök och intervjuer. Momentet bestod dels av platsanalys för att bedöma aspekter såsom överblickbarhet och orienterbarhet runt slussområdet, dels av cirka 20 kortare intervjuer med förbipasserande utifrån en förutbestämd intervjuguide.

Intervjufrågorna berörde hur slussområdet används och uppfattas idag. Bland annat ställdes frågor om vad som är bra respektive mindre bra med platsen och om den upplevs som framkomlig, trygg och säker. Respondenterna fick även möjlighet att ge utvecklingsförslag.

2.3. Kartläggning av sociala förutsättningar

För att kartlägga sociala förutsättningar genomfördes ett antal GIS-analyser (geografiska informationsanalyser) med fokus på målpunkter och transportinfrastruktur. GIS-analyserna kompletterades med översiktliga beskrivningar av Trollhätte kanal och Lilla Edets kommun.

Vid kartläggningen av sociala förutsättningar var intervjuerna med förbipasserande viktiga för att

identifiera befintliga sociala värden.

2.4. Analys och bedömning

Utifrån kartläggningen av sociala förutsättningar analyserades sociala konsekvenser som den nya slussen i Lilla Edet kan medföra, både under byggtiden och när slussområdet är utbyggt. Analysen baserades på de sociala parametrar som tidigare presenterats i avsnitt 1.2 och utgick från identifierade sociala förutsättningar och förslaget för den nya slussen.

För respektive social parameter gjordes en samlad bedömning av vilka konsekvenser den nya slussen i huvudsak väntas medföra när det nya slussområdet är utbyggt och under byggtiden.

SAMLAD BEDÖMNING

UTBYGGT SLUSSOMRÅDE: Sammanfattar konsekvenserna av färdigställt slussområde

UNDER BYGGTIDEN: Sammanfattar konsekvenserna som uppstår under byggtiden

2.5. Råd till nästa skede

Utifrån de sociala konsekvenser som identifierades formulerades råd till nästa skede i arbetet med en ny sluss i Lilla Edet. Råden tar sikte på att skapa förutsättningar att bibehålla eller stärka sociala värden och så långt som möjligt begränsa negativa konsekvenser.

3. Sociala förutsättningar

3.1. Historik Trollhätte kanal

Som enda sjöförbindelse mellan Vänern och Kattegatt har Göta älv sedan urminnes tider haft stor betydelse för transporter och kommunikationer på vatten och land. De många vattenfallen och höjdskillnaden på cirka 44 meter mellan Vänern och havsytan har emellertid inneburit att leden inte varit farbar hela vägen. I höjd med dagens Lilla Edet, Trollhättan och Vänersborg fick båtar dras upp på land och släpas förbi de höga fallen i dragrännor. Trånga passager mellan farbara vatten kallades under medeltiden för ed, vilket lever vidare i ortsnamnet Lilla Edet.

I början av 1600-talet inleddes arbetet med Trollhätte kanal. Sveriges första sluss uppfördes i Lilla Edet och Karls grav vid Vänersborg började grävas. Under 1700-talet fortsatte arbetet med slussar i Vänersborg och Trollhättan. År 1800 invigdes den första funktionella slussleden i Trollhättan, och därmed blev Göta älv helt segelbar från Vänern till havet.

När städerna började växa fram under 1800-talet sammanföll detta med en gryende trend i både Sverige och Europa, där nöjesresande och turism blev alltmer populärt. De utbyggda kommunikationerna med kanaler och inte minst

järnvägar innebar att 1800-talet betraktas som turismens genombrottstid. När järnvägen tog över som det främsta medlet för godstrafik blev bätresandet alltmer nöjesbetonat.

I början av 1900-talet påbörjades planer för ytterligare utvidgning av Trollhätte kanal. Det nya kanalprojektet omfattade slussarna i Vänersborg, Trollhättan och Lilla Edet. Vid Lilla Edet grävdes älven ut och en damm anlades. Den nya Trollhätte kanal invigdes hösten 1916 och är samma kanal som är i bruk idag.

3.2. Lilla Edets kommun

Lilla Edets kommun beskrivs i översiktsplanen som ett pendlarsamhälle. Utpendlingen sker främst till Göteborg och Trollhättan och inpendling från Trollhättan. Relationen mellan Lilla Edet och Trollhättan är stark, där väg E45 spelar en särskilt betydelsefull roll. Det är också värt att notera relationerna västerut mot Stenungssund och Uddevalla. Kommunen har ambitionen att stärka tätorterna och bebyggelseutvecklingen längs kollektivtrafikstråken (Lilla Edet, 2007).

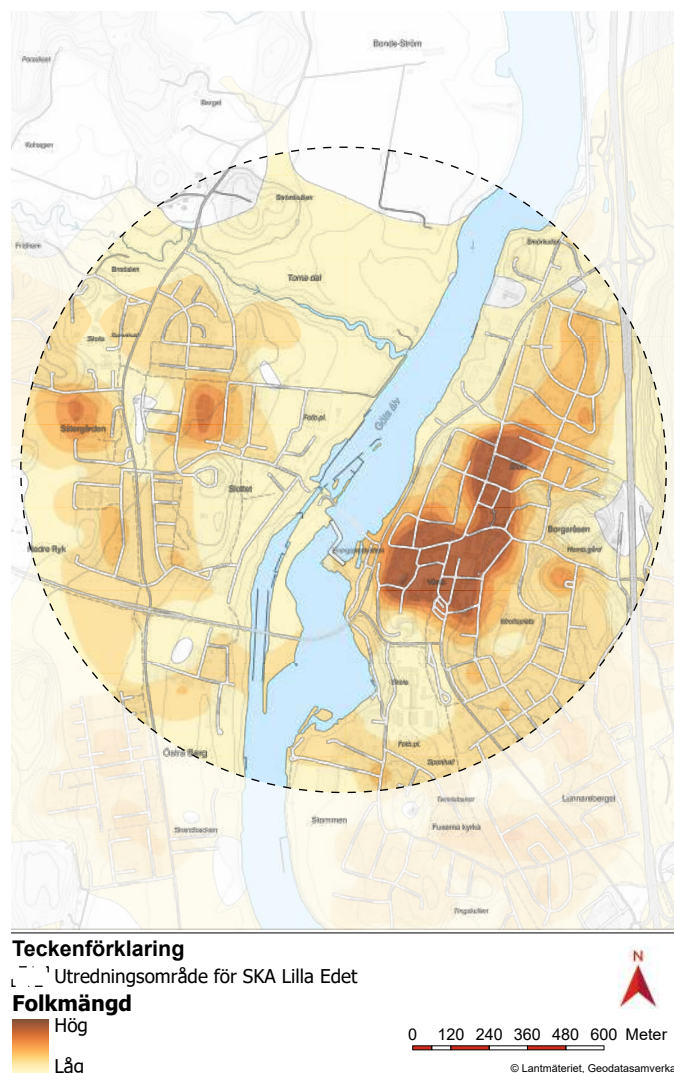
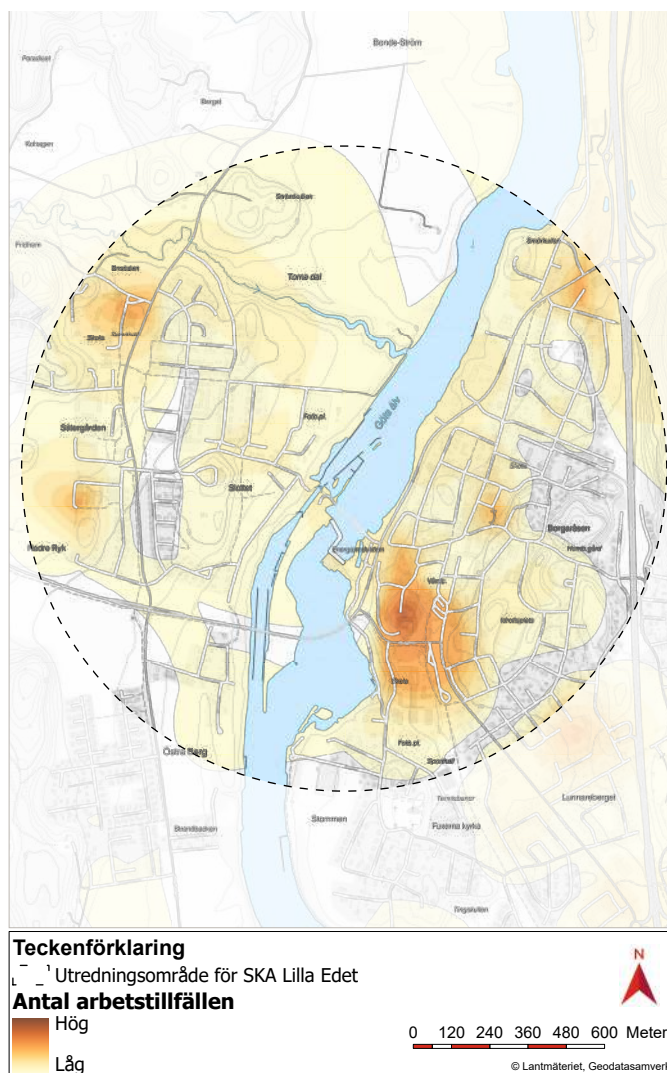
I kartorna i Figur 3 på nästa sida syns fördelning av dag- respektive nattbefolkning i utredningsområdet i Lilla Edet. Stadsdelen Lilla Edet är beläget öster om kanalen och Ström till väster. Kartorna förstärker bilden av Lilla Edet som ett pendlarsamhälle, där fler bor än arbetar.

I Lilla Edets tätort bodde 3 880 personer år 2022. Motsvarande siffra för kommunen var 14 428. Nära 70 procent av befolkningen bor i någon av kommunens tätorter. Folkmängden i Lilla Edet har under perioden 2010 till 2022 haft en positiv utveckling, vilket syns i Figur 4.

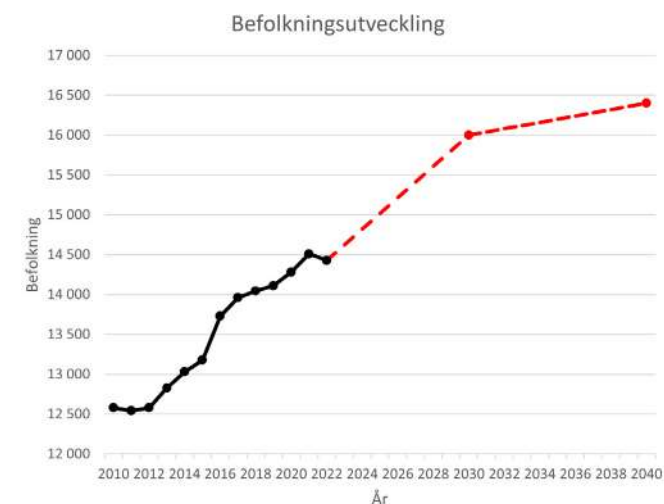
Enligt Västra Götalandsregionen tillhör Lilla Edet en av de kommuner som har haft störst procentuell befolkningsökning under de senaste tio åren. Antal invånare per kvadratkilometer i Lilla Edets kommun är däremot 45,7, vilket kan jämföras med det regionala snittet 73 (Västra Götalandsregionen, 2023). Det vill säga att det bor färre invånare per kvadratkilometer i Lilla Edet än genomsnittet i regionen.

Västra Götalandsregionen/SCB har tagit fram en befolkningsprognos som pekar på att befolkningen i Lilla Edets kommun väntas öka med cirka 15 procent mellan år 2020 och 2040. Motsvarande siffra för regionen som helhet är 9 procent. Detta innebär att kommunen förutspås ha cirka 16 400 invånare år 2040. (Västra Götalandsregionen, 2022).

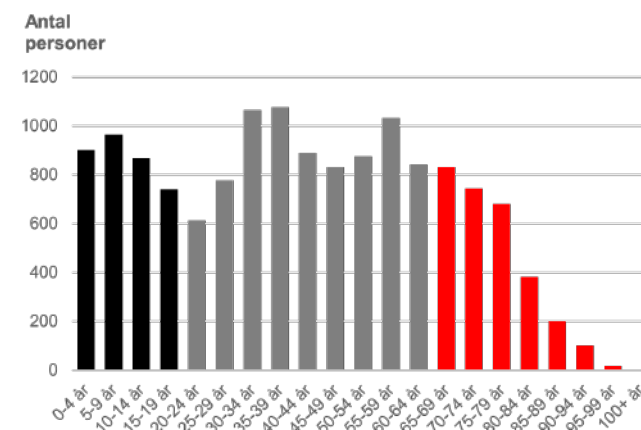
Figur 5 visar åldersstrukturen i Lilla Edets kommun år 2023. Denna fördelning innebär att cirka 24 procent av befolkningen är mellan 0–19 år, drygt 55 procent är mellan 20–64 år och drygt 20 procent är 65 år eller äldre. Åldersfördelningen återspeglar det regionala mönstret i Västra Götaland (Västra Götalandsregionen, 2023).



Figur 3. Kartor som visar dag- respektive nattbefolkning inom utredningsområdet i Lilla Edet. "Dagbefolkning" avser arbetsplatser i området, medan "nattbefolkning" är den folkbokförda befolkningen. Källa: SCB.



Figur 4. Befolkningsutveckling i Lilla Edets kommun från 2010 till 2040 (SCB, 2023).



Figur 5. Åldersstruktur i Lilla Edets kommun år 2023 (SCB, 2023).

3.3. Nuläge utredningsområdet Lilla Edet

I detta avsnitt beskrivs identifierade sociala förutsättningar i utredningsområdet kring slussen i Lilla Edet.

Avsnittet är uppdelat i tre delar:

- **Övergripande karaktär och målpunkter**
Beskriver karaktären av utredningsområdet med fokus på målpunkter. Målpunkterna inkluderar besöksmål, rekreation och friluftsliv, förskolor och skolor, vårdinrättningar och annan service samt handelsplatser och butiker.
- **Transportinfrastruktur och mobilitet**
Beskriver gång- och cykelvägar, vägnät och kollektivtrafik inom utredningsområdet – samt viktiga stråk och barriärer. Dessa strukturer påverkar människors möjligheter till rörelse, det vill säga deras mobilitet.
- **Upplevelse och användning av slussområdet**
Beskriver hur människor uppfattar och använder slussområdet idag. Denna del sammanställer inspel och insikter från intervjuer och platsbesök kring slussområdet.

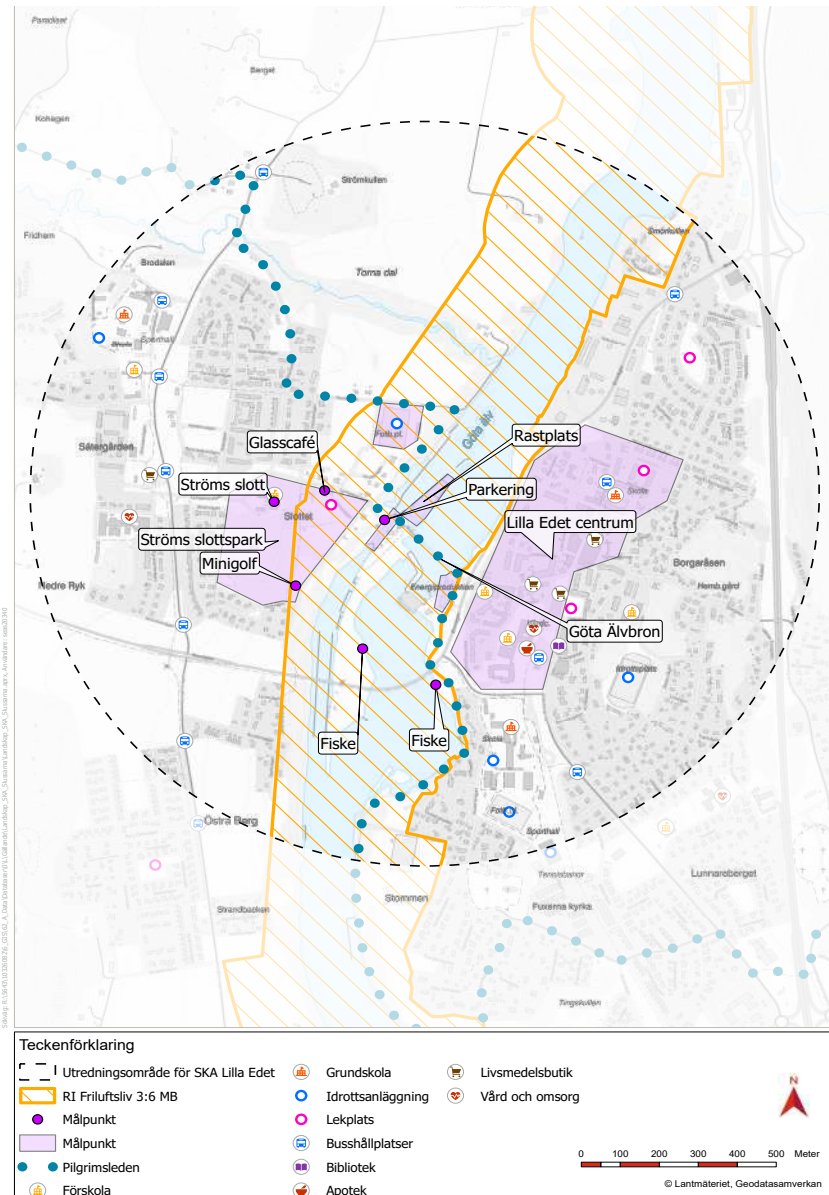
3.3.1. Övergripande karaktär och målpunkter i utredningsområdet

Till följd av vattenrummets vidd, i kombination med industriella verksamheter såsom kraftverket och dammen, karaktäriseras slussområdet och dess direkta närområde av storskalighet och industri. Längs västra stranden finns rekreativa promenadstråk inramade av lummig grönska och med utsikt över älven och slussen. Den östra stranden har en mer stadsmässig karaktär.

Slussen i Lilla Edet är belägen mitt i samhället mellan stadsdelarna Ström väster om älven och Lilla Edet öster om älven. De olika stadsdelarna har olika karaktär och funktioner. Ström karaktäriseras av bostadsområden och villabebyggelse. Lilla Edets enda stadspark, Ströms slottspark, återfinns även på den västra sidan. Lilla Edet karaktäriseras av centrumbebyggelse, med bostadsområden som sträcker sig österut över väg E45 mot angränsande naturområden.

Kartan i Figur 6 på nästa sida ger en överblick av identifierade målpunkter inom och i nära anslutning till utredningsområdet.





Besöksmål, rekreation och friluftsliv

Väster om älven ligger Ströms slottspark, med faciliteter såsom minigolf, lekplats och glasscafé. Kommunen beskriver parken som en populär mötesplats som har potential att utvecklas till ett ännu mer attraktivt område för kultur-, fritids- och turiständamål. Intill slussen finns en mindre hamn ("rastplats") där båtar som färdas längs Göta älv kan stanna till. Norr om parken på den västra sidan, ca 300 meter från slussen, ligger fotbollsplanen Strömsvallen.

På östra sidan, i anslutning till slussområdet, löper rekreationsstråket Spånkajen, som sträcker sig från Storgatan i söder och fortsätter längs vattnet mot sydost där det övergår i Källstigen. Längs Spånkajen ligger Sveriges äldsta sluss, färdigställd år 1607. Slussområdet är en del av den åttonde etappen av Pilgrimsleden och ingår i Riksintresse för friluftsliv i Göta älv.

Förskolor och skolor

Det finns fem förskolor och tre grundskolor i utredningsområdet. I Ström finns två förskolor och en grundskola med årskurser från förskoleklass upp till årskurs 6. I Lilla Edet finns tre förskolor och två grundskolor med årskurser från förskoleklass upp till årskurs 9. Två förskolor i utredningsområdet ligger relativt nära slussen, cirka 270–290 meter bort.

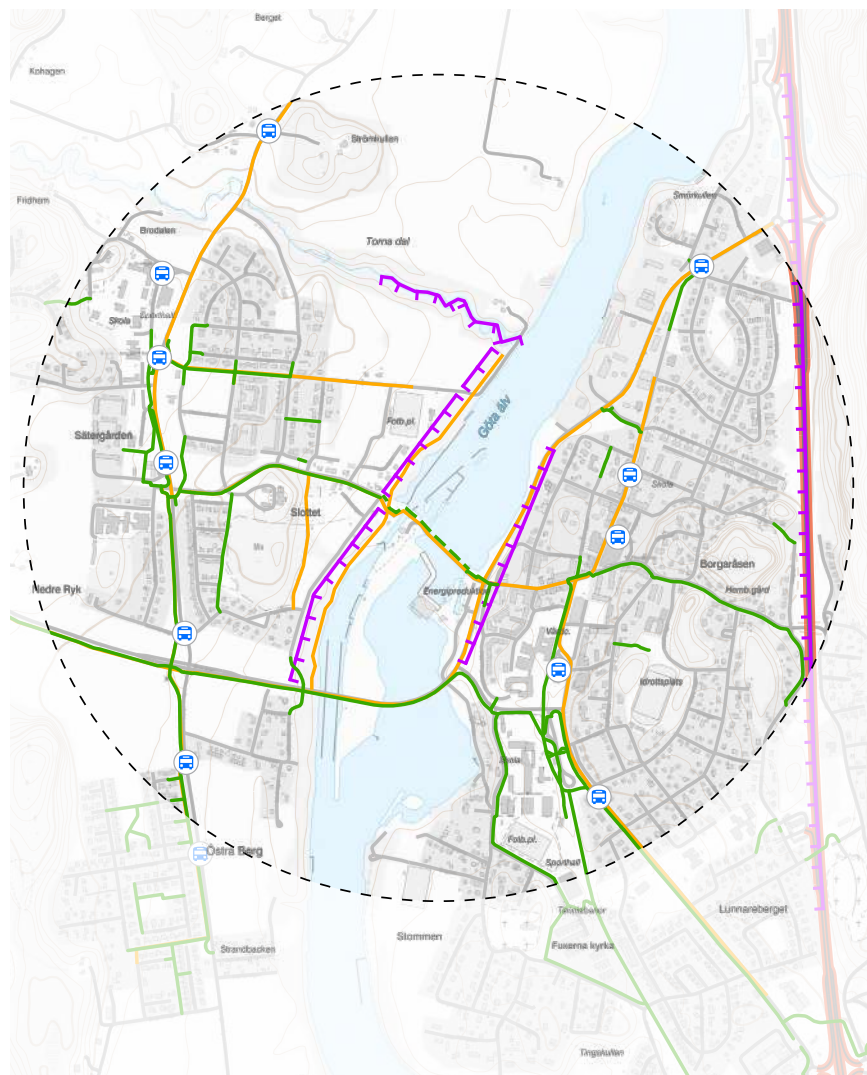
Vårdinrättningar och annan service

Vårdinrättningar och annan service är koncentrerade till Lilla Edet centrum. Här finns exempelvis en vårdcentral, en ungdomsmottagning, ett äldreboende, två tandläkarmottagningar, ett bibliotek, ett kulturhus och ett kommunhus. I Ström finns ett äldreboende och en tandläkarmottagning.

Handelsplatser och butiker

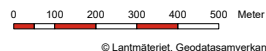
Handelsplatser och butiker är koncentrerade till Lilla Edet centrum. Här finns exempelvis ett apotek, tre livsmedelsbutiker och andra handelsplatser såsom restauranger, frisörsalonger och systembolag. I Ström finns en bensinstation med en mindre kiosk.

Figur 6. Karta över målpunkter inom och i nära anslutning till utredningsområdet.



Teckenförklaring

- [- -] Utredningsområde för SKA Lilla Edet
- [Busstop icon] Busshållplatser
- [Orange line] Särskilt använda gång- och cykelstråk
- [Purple line] Barriär
- [Green line] GC-väg
- [Dashed green line] Passage över slussen
- [Red line] Motorväg
- [Grey line] Väg / Gata



Figur 7. Karta över befintlig transportinfrastruktur, stråk och barriärer inom och i nära anslutning till utredningsområdet.

3.3.2. Transportinfrastruktur och mobilitet i utredningsområdet

Kartan i Figur 7 visar befintliga gång- och cykelvägar, särskilt använda gång- och cykelstråk, vägnät, busshållplatser och barriärer inom och i nära anslutning till utredningsområdet.

Gång- och cykelvägar

De heldragna gröna linjerna på kartan i Figur 7 markerar kommunens angivna gång- och cykelvägar inom och i nära anslutning till utredningsområdet. Den streckade gröna linjen indikerar passagen över slussluckorna. Passagen är inte officiellt klassad som gång- och cykelväg, men utgör en viktig länk över älven för gående och cyklister i området. De orangea linjerna markerar särskilt använda gång- och cykelstråk. Utöver dessa finns även andra möjliga stigar, leder och vägar som fotgängare och cyklister kan använda för att ta sig runt i området.

Vägnät och kollektivtrafik

De gråa och röda linjerna i kartan i Figur 7 markerar olika typer av vägar för motortrafik i utredningsområdet. Den röda markeringen visar motorväg. Gråa markeringar visar mindre bilvägar och gator samt allmänna vägar. Kartan pekar även ut befintliga busshållplatser.

I de östra delarna av utredningsområdet sträcker sig väg E45 mot Ale i söder och Trollhättan i norr. E45:an utgör en viktig förbindelse som knyter samman samhällen längs Göta Älv. Öster om älven sträcker sig även väg 167, som korsar älven söder om slussen. Väg 167 utgör en viktig förbindelse västerut för transport mot väg E6 i Ljungskile och vidare mot Oslo/Göteborg. Längs den östra sidan går också Göteborgsvägen, som utgör huvudgatan genom Lilla Edets centrum. På den västra sidan sträcker sig Kungälvsvägen, som är huvudgatan genom Ström och som binder samman kommunen med Kungälv och Trollhättan. Utöver dessa huvudvägar finns ett nätverk av mindre bilvägar och gator.

Kollektivtrafiken i Lilla Edets kommun försörjs av Västtrafik och innefattar busstrafik längs Göteborgsvägen och Kungälvsvägen inom utredningsområdet. Det finns flera busshållplatser både i Lilla Edet och i Ström. De närmaste busshållplatserna i förhållande till slussen ligger cirka 650–700 meter bort (mätt i gångväg).

Barriärer

De lila linjerna i kartan i Figur 7 markerar fysiska barriärer i utredningsområdet. Det vill säga byggda eller naturliga element i miljön som kan påverka människors rörelsemöjligheter. Detta kan exempelvis innefatta vattendrag, tät skog, höjdskillnader, vägar och byggnader av olika slag.

Kartan visar huvudsakligen Göta älv som en fysisk barriär i landskapet mellan Ström och Lilla Edet. För att passera älven kan gång- och cykeltrafikanter antingen använda sig av passagen över slussluckorna eller bron på väg 167. Avståndet mellan slussen och bron varierar mellan 200 och 500 meter, beroende på vilken sida man befinner sig på.

I norra delen av Ström pekas vattendraget Strömsbäcken ut som en fysisk barriär. Väg E45 mellan Lilla Edet och närliggande naturområden i östra delen av utredningsområdet markeras också.

Utöver de barriärer som pekas ut i kartan kan det även finnas sociala barriärer hos människor, exempelvis uppfattningar av otrygghet i mindre befolkade områden eller bullerpåverkan från mycket trafik och slussverksamheten. Sociala barriärer har undersökts i intervjuerna som sammanställs i avsnitt 3.4.

Mobilitet

Olika trafikantgrupper kan ha olika möjligheter att ta sig till olika målpunkter i utredningsområdet. Det vill säga att de kan uppleva olika grader av mobilitet. Graden av mobilitet påverkas dels av den infrastruktur som finns och tillgång till transportmedel, dels av demografiska faktorer och individuella förutsättningar.

Möjligheterna att färdas med cykel och gång bedöms över lag som bra i närhet till slussområdet. Däremot varierar de inom utredningsområdet som helhet. På flera håll saknas angivna cykelvägar och cyklister är hänvisade till blandtrafik (bilister och cyklister delar på vägutrymmet). Detta kan medföra risker eller motvilja att cykla för vissa. Blandtrafik är särskilt riskabelt ur ett barnperspektiv, samtidigt som det i dagsläget saknas utpekade cykelvägar intill flera av skolorna och förskolorna.

För gående finns generellt goda förutsättningar att ta sig fram på ett säkert sätt. Antingen genom officiellt utpekade gångvägar eller övriga gångstråk. Viljan att gå kan avta vid längre avstånd, särskilt för trafikantgrupper med begränsad rörlighet.

Eftersom de flesta målpunkter är belägna i Lilla Edets centrum behöver boende i Ström regelbundet passera slussen. Ströms slottspark kan även ge anledning för boende i Lilla Edet att passera slussen i motgående riktning.

Bilister bedöms kunna nå de flesta målpunkter inom utredningsområdet. Däremot kan de inte passera över älven intill slussområdet utan hänvisas till bron på väg 167. Kollektivtrafik är tillgänglig längs huvudgatorna i utredningsområdet. De närmsta busshållplatserna i relation till slussen ligger cirka 650–700 bort. Det längre avståndet till närmaste busshållplats kan innebära att vissa resenärer undviker resa med buss till och från slussområdet.

3.4. Upplevelse och användning av Slussområdet

I intervjuerna ombads respondenter att beskriva hur de upplever och använder slussområdet idag. De fick även möjlighet att specificera särskilt positiva och negativa aspekter med platsen. Frågor kopplat till tillgänglighet, trygghet och säkerhet ställdes också. Avslutningsvis fick respondenterna möjlighet att reflektera kring hur platsen skulle kunna utvecklas.

Upplevelse och användning av slussområdet

På frågan om hur respondenterna upplever slussområdet idag framkom varierade svar. Vissa var mer negativt eller neutralt inställda till platsen, medan andra var mer positivt inställda:

"Det är en tråkig plats, bara en asfalterad yta."

"Jag tycker platsen är fin. Uppskattar den gamla stensättningen och historiken."

Respondenterna använde också slussområdet på olika sätt. Några uttryckte att platsen passeras utan vidare reflektion och främst i transportsyfte, medan andra använder området för exempelvis promenader, motion, fiske och att titta på båtar:

"Jag promenerar här ibland, tittar på båtar.."

Positiva aspekter

Generellt sett var respondenterna överens om att det tydligaste värdet med slussområdet är gång- och cykelpassagen över slussluckorna. I och med denna kan väg 167 undvikas, som av flera upplevs som bullrig, otrygg och lång. I kontrast upplever många slusspassagen som tillgänglig och bra:

"Det bästa är att man kan använda slussen [för att ta sig över älven] i stället för den stora bron."

Flera respondenter framhävde även grönytan ut mot kanalen, promenadstråk och Ströms slottspark som positiva aspekter. Även båtslussningar och fiskemöjligheter lyftes fram:

"Området är populärt på sommaren. Folk som kollar på båtar och fiskar."

Negativa aspekter

När det kommer till de negativa aspekterna påpekades att slusspassagen kan upplevas trång för cyklister, föräldrar med barnvagnar och personer med rörelsenedsättningar. En respondent ansåg också att anslutande vägar är slitna. Tidigare rivningar och pågående byggarbete i anslutning till kraftverket ansågs av vissa även bidra till en tråkig miljö runt slussområdet:

"Den gamla fina miljön har försvunnit. Nu är det mest en byggarbetsplats."



Trygghet och säkerhet

Majoriteten respondenter uppgav att de känner sig trygga i slussområdet och att miljöerna upplevs som säkra. Ett par respondenter påpekade dock att slussområdet kan uppfattas otryggt kvällstid. Vissa såg även att det finns säkerhetsrisker för barn som vistas i slussområdet:

"Jag känner mig trygg och skulle inte avråda folk från att gå här... Men det är dunkelt och dåligt upplyst på kvällarna vilket kan vara olustigt för vissa."

"Barnbarnen är rörliga och kan springa i väg, så jag vill inte vara där med dem."

Utvecklingspotential

På frågan kring hur slussområdet och närliggande miljöer skulle kunna utvecklas framkom flera förslag från respondenterna. Gemensamt för dessa var att stärka rekreativa och historiska värden:

"Skapa en plats där man vill stanna till."

"Det finns ingen plats här för människor att sitta och njuta av omgivningen."

"Gästhamnen kan utvecklas med serviceanläggning."

"Den gamla slussen är fin och historien av platsen är viktig att bevara."

Slutligen lyfte några respondenter att slussen skulle kunna bli tryggare/säkrare och mer framkomlig för olika trafikanter:

"Bättre staket så att barn kan vara här."

"Belysning kan bli bättre."

"Framkomlighet för de med rörelsehinder kan förbättras."



4. Den nya slussen i Lilla Edet

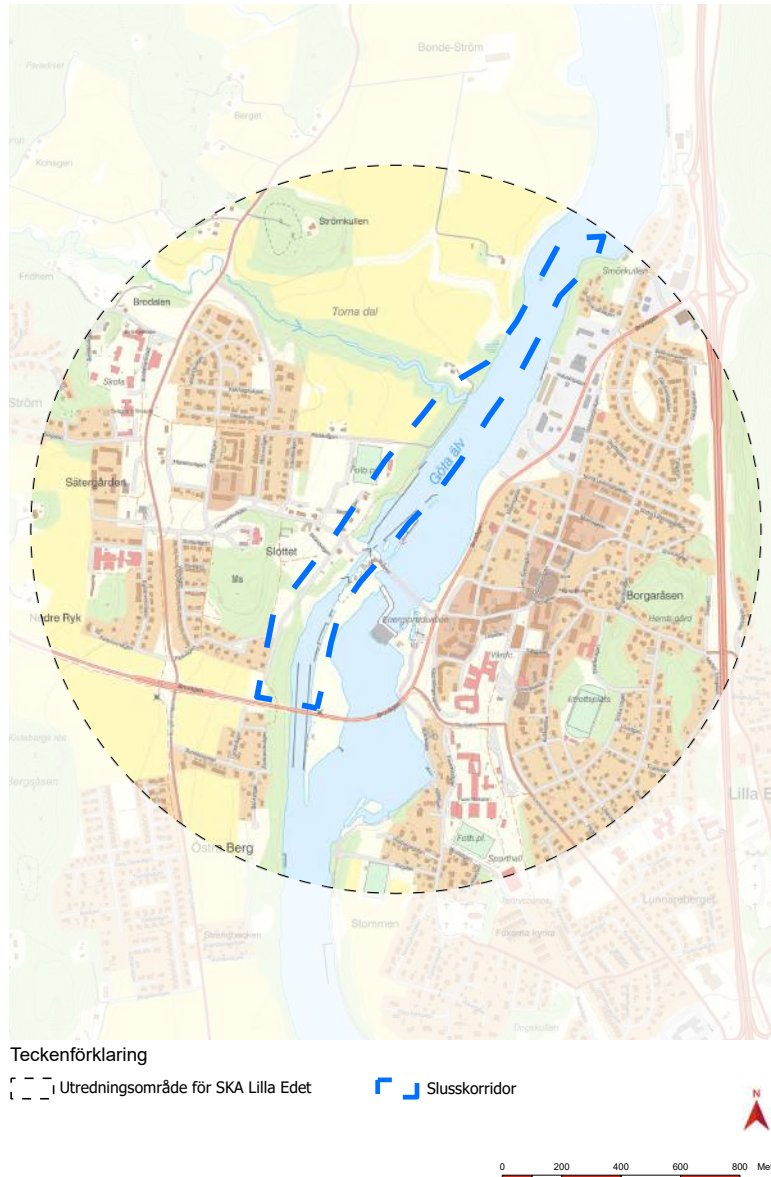
Utifrån lokaliseringsutredningen som togs fram av Trafikverket år 2021 fattades beslut om att placera den nya slussen i Lilla Edet på Ström-sidan, alltså utredningsalternativ Väst (Trafikverket, 2021). Efter markundersökningar och byggbarhetsanalyser har en mer exakt plats för slussen fastställts. En övergripande skiss av slusskorridoren återfinns i Figur 8. Ändringar kan dock tillkomma och exakt utformning är inte fastställd.

Placeringen av den nya slussen och farleden väster om befintlig sluss innebär att den västra älvstranden kommer genomgå betydande förändringar. Från Strömsbäcken i norr till bron på väg 167 i söder kommer strandkanten att schaktas bort i olika omfattning. Detta kommer att påverka Ströms slottspark, fotbollsplanen Strömsvallen och strandremsan. Dialog pågår med kommunen om utformningen av anslutande gator och gång- och cykelvägar, samt utveckling av Ströms slottspark. Vad gäller fotbollsplanen planeras en omlokalisering till en ny plats innan den nya slussen börjar byggas.

De gång- och cykelstråk som påverkas av arbetet med den nya slussen kommer att återställas, men sannolikt med en något annan placering. Pilgrimsleden, som i dag passerar över slussporten och vidare norrut längs med den västra älvstranden, kommer att nyanläggas när den nuvarande strandremsan schaktas bort. Likaså kommer passage över älven att säkerställas i framtiden, men då över de nya slussluckorna.

Eftersom marken i det aktuella området är instabil, framför allt på grund av kvicklera, har elva hus behövt lösas in för att genomföra nödvändiga förstärkningsåtgärder. Dessa grundförstärkningar hade behövts genomföras oavsett om en ny sluss byggts eller inte.

Under tiden då slussbygget pågår kommer passagen över slussporten stängas av. Byggarbetet förväntas också bidra till förhöjda bullernivåer och vibrationer. Arbetet kommer även generera byggtrafik, där tillfälliga byggvägar och lastplatser behöver upprättas.



Figur 8. Slussskorridor för den nya slussen i Lilla Edet.

5. Sociala konsekvenser

I detta kapitel beskrivs de sociala konsekvenser som identifierats utifrån kartläggningen av sociala förutsättningar och den nya slussen i Lilla Edet. De sociala parametrar som bedöms är Vardagliga målpunkter, Vistelsemiljö och trygghet, Säkerhet och hälsa samt Resmönster och rörelsefrihet.

I slutet av respektive avsnitt görs en samlad bedömning kring påverkan på de sociala parametrarna och de konsekvenser som uppstår. Eftersom påverkan, och därmed konsekvenserna, skiljer sig åt mellan när slussområdet är utbyggt och under byggtiden så görs två bedömningar.

5.1. Vardagliga målpunkter

Parametern handlar om påverkan på människors tillgänglighet till vardagliga målpunkter. Exempelvis arbete, skola, service, parker och promenadstråk. Effekter som kan uppkomma är fragmentering och barriärverkan, vilket kan leda till konsekvenser som förändrad tillgänglighet och färre målpunkter.

Slussen i Lilla Edet är belägen mitt i samhället, mellan kommundelarna Ström väster om älven och Lilla Edet öster om älven. På båda sidor finns bostadsområden, arbetsplatser, skolor och olika typer av service, med en högre koncentration målpunkter i Lilla Edet centrum.

Vid västra älvstranden finns Ströms slottspark i närhet till slussen. Passagen över slussluckorna används dagligen för att ta sig mellan Ström och Lilla Edet och till olika målpunkter. Inom slussområdet går flera promenadstråk som används för vardaglig motion.

Utbyggt slussområde

När det nya slussområdet är utbyggt väntas inga bestående konsekvenser inom parametern vardagliga målpunkter. Detta eftersom passagen över älven återställs, avspärrningarna kring Ströms slottspark upphör och påverkade promenadstråk återställs eller ersätts.

Den nya slussen kan däremot innebära en påverkan på vardagliga målpunkter om slussområdet blir en starkare målpunkt för vardaglig rekreation och motion.

För att stärka sociala värden finns det möjlighet att förbättra framkomlighet och säkerhet i slussområdet jämfört med idag, exempelvis genom en bredare passage och förbättrad belysning under kvällstid.

Under byggtiden

Under byggtiden väntas fler konsekvenser inom parametern vardagliga målpunkter. Framför allt eftersom gång- och cykelpassagen, som möjliggör rörelse mellan Ström och Lilla Edet, kommer

att hållas stängd. Enligt intervjuerna är gång- och cykelpassagen det starkaste värdet med slussområdet idag.

Under byggtiden kommer gående och cyklister hänvisas till bron på väg 167, som ligger 200 respektive 500 meter söder om slussen på östra respektive västra sidan. Stängningen av slusspassagen medför negativa konsekvenser under byggtiden, främst på grund av att gång- och cykeltrafikanter får längre resvägar och försämrade tillgänglighet till vardagliga målpunkter.

Den försämrade tillgängligheten över älven slår hårdast mot grupper som är mer begränsade i sin mobilitet och mer beroende av passagen över slussluckorna. Exempelvis barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Då dessa grupper kan ha det svårare att anpassa sitt resande till längre resvägar, exempelvis genom att byta färdstätt till bil eller kollektivtrafik, blir konsekvenserna påtagliga både ur ett tillgänglighets- och rättviseperspektiv. Det är de som i dagsläget har minst mobilitet och tillgänglighet till vardagliga målpunkter som påverkas mest.

Intill slussen finns Ströms slottspark och flera promenadstråk, som av vissa används dagligen för motion och besök till lekparken. Under byggtiden kommer tillgänglighet till parken och stråken påverkas negativt i varierande

omfattning. Bland annat eftersom vissa ytor kommer utgöra arbetsplatser och vissa stråk och leder i området kommer skäras av eller få nya dragningar.

Placeringen av Strömvallens fotbollsplan påverkas också av den nya slussen. Däremot flyttas denna innan byggstart, varför inga konsekvenser väntas under byggtiden.

SAMLAD BEDÖMNING AV PÅVERKAN PÅ VARDAGLIGA MÅLPUNKTER

Utbyggt slussområde: När det nya slussområdet är utbyggt återställs eller ersätts tillgänglighet till vardagliga målpunkter som påverkas av slussarbetet. Inga sociala konsekvenser väntas i detta skede.

Under byggtiden: Under byggtiden stängs gång- och cykelpassagen av mellan Ström och Lilla Edet. Även delar av Ströms slottspark och flera promenadstråk påverkas. Effekter som uppkommer under byggtiden är fragmentering och barriärverkan. Detta leder till konsekvenser i form av försämrad tillgänglighet till vardagliga målpunkter för gående och cyklister, samt minskat utbud av rekreativa målpunkter. Konsekvenserna slår hårdast mot grupper såsom barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, då dessa grupper kan ha det svårare att anpassa sitt vardagliga resande.

5.2. Vistelsemiljö och trygghet

Parametern handlar om påverkan på boende-, verksamhets- och rekreationsmiljöer, samt upplevd trygghet. Effekter som kan uppkomma är förändrad markanvändning och att nya miljöer skapas, vilket kan leda till konsekvenser som mindre attraktiva miljöer och uppkomst av otrygga miljöer.

Utredningsområdet karaktäriseras av bostadsbebyggelse väster om älven i Ström och centrumbebyggelse öster om älven i Lilla Edet. Mitt emellan ligger slussen tillsammans med kraftverket och dammen, som gemensamt skapar en industriell känsla. På den västra sidan finns rekreativa promenadstråk inramade av lummig grönska och närliggande Ströms slottspark.

Utbyggt slussområde

När det nya slussområdet är utbyggt väntas inga påtagliga negativa konsekvenser inom parametern vistelsemiljö och trygghet. Detta eftersom de miljöer som påverkas av slussarbetet återställs eller ersätts i så stor mån som möjligt.

En påverkan som kan vara bestående är förändring av boendemiljöer på den västra sidan i höjd med de elva hus som lösts in. Närboende kan uppleva en annorlunda boendemiljö än idag, dels på grund av de hus som försvinner, dels på grund av närhet till kanalen. Detta kan även påverka trygghetskänslan i boendemiljöerna.

Ytterligare en påverkan som kan vara bestående är förändring av Ströms slottspark. Slussarbetet medför att träd behöver tas ned som idag separerar parken från kanalen. Detta kan påverka parkens attraktivitet på sikt, eftersom rekreationsmiljön får en annorlunda karaktär. Eventuell påverkan på Ströms slottspark är särskilt viktigt att beakta eftersom platsen utgör den enda stadsparken i Lilla Edet. På längre sikt kan ny grönska växa upp mellan parken och kanalen.

Intervjuer indikerar att det finns potential att stärka sociala värden kopplat till framför allt rekreativa miljöer i slussområdet jämfört med idag. Exempelvis genom att arbeta med medveten gestaltning och möjliggöra önskemål såsom fler ställen att slå sig ner, en utvecklad gästhamn och trygghetsskapande åtgärder.

Under byggtiden

Under byggtiden väntas större konsekvenser inom parametern vistelsemiljö och trygghet. Bland annat eftersom flera områden kring slussen kommer vara fysiskt otillgängliga och passagen över vattnet kommer stängas. Detta medför negativa konsekvenser för allmänhetens möjligheter att vistas i slussområdet och närliggande miljöer under flera år. Arbetet kommer även medföra ökade nivåer av buller, vibrationer, stark belysning och trafik – vilket sammantaget bedöms resultera i att området upplevs mindre attraktivt.

För vissa kan byggarbetet öka känslan av otrygghet. Boende och verksamma i närhet till slussen, samt de som använder slusspassagen dagligen, bedöms påverkas i störst utsträckning.

Majoriteten verksamhetsmiljöer är koncentrerade till Lilla Edets centrum. Dessa bedöms inte påverkas i direkt mening under byggtiden, eftersom de ligger en bit från området. Tillgängligheten till olika verksamheter kan däremot påverkas genom att passagen över slussen stängs av. Vattenfalls kraftverk bedöms inte påverkas under byggtiden. Däremot pågår byggarbete i anslutning till kraftverket idag som enligt intervjuerna skapar en ”rörig” känsla. Tillkommande byggarbete i samband med slussen kan förstärka dessa uppfattningar av slussområdet.

Slussen och farleden utgör däremot en verksamhetsmiljö som påverkas under byggtiden. Framkomligheten kan försämrats eller uppfattas mer otrygg för sjöfart och fritidsbåtar. Det finns även ett par mindre verksamhetsmiljöer i närhet till slussen som kan påverkas negativt under byggtiden, såsom glasscafét och en idrottsklubb i Ströms slottspark.

Rekreationsmiljöer återfinns både öster och väster om slussen, men särskilt på den västra sidan. Bland annat Ströms slottspark, som i och med slussarbetet får kontakt med älven då åtskiljande träd tas ner. Vissa delar

av parken kan även vara otillgängliga, eller oattraktiva, att vistas i under byggtiden. Flera rekreativa promenadstråk kommer i varierande utsträckning tas i anspråk under byggtiden, vilket kan påverka möjligheten eller villigheten att vistas i rekreativmiljöer runt slussen.

SAMLAD BEDÖMNING AV PÅVERKAN PÅ VISTELSEMILJÖ OCH TRYGGHET

Utbyggt slussområde: När det nya slussområdet är utbyggt återställs eller ersätts de flesta vistelsemiljöer som påverkats. Därav väntas inga bestående konsekvenser. Viss permanent påverkan kan ske på boendemiljöer på den västra sidan som hamnar närmare kanalen, samt Ströms slottspark som får en förändrad karaktär jämfört med idag. När det nya slussområdet är utbyggt finns det potential att stärka sociala värden kopplat till rekreativmiljöer runt slussen.

Under byggtiden: Under byggtiden blir flera områden fysiskt otillgängliga, samtidigt som byggarbetet medför ökade nivåer av buller, vibrationer, stark belysning och trafik. Detta bedöms kunna resultera i negativa konsekvenser genom att olika vistelsemiljöer kan uppfattas mindre attraktiva eller trygga att vistas i. Särskilt stor påverkan väntas för boende och verksamma i närhet till slussarbetet.

5.3. Hälsa och säkerhet

Parametern handlar om hur livsmiljöer och miljöer för daglig sysselsättning kan påverkas av de nya slussarna, avseende hälsa och säkerhet. Effekter som kan uppkomma är förhöjda bullernivåer och komplexa trafikmiljöer, vilket kan leda till konsekvenser som sämre hälsa och välmående samt förändrade resvägar.

Slussområdet tillsammans med Ströms slottspark utgör delvis ett rekreativt område som möjliggör rörelse och återhämtning för invånare i Lilla Edet. Slussområdet uppfyller också funktionen som farled för sjöfarten samt passage för cyklister och fotgängare. Älven utgör således en miljö för daglig sysselsättning såväl som ett rekreativt område och används av många människor dagligen.

Utbyggt slussområde

När det nya slussområdet är utbyggt väntas i huvudsak positiv påverkan för parametern hälsa och säkerhet. Detta eftersom delar av strandkanten på den västra sidan schaktas bort för att åstadkomma grundförstärkningar och minska framtida skredrisker.

Passagen över slussen kommer även återställas för de boende, där potential finns att förstärka framkomligheten för olika trafikanter och arbeta med säkerhetsförhöjande åtgärder såsom staket och belysning. Det finns också potential

att arbeta med att förstärka rekreativa värden i slussområdet, vilket skulle kunna bidra till positiv påverkan för hälsa och välbefinnande för invånare i Lilla Edet.

Under byggtiden

Under byggtiden väntas fler negativa konsekvenser inom parametern hälsa och säkerhet. Bland annat eftersom slussarbetet medför att stora ytor längs med kanalen kommer utgöra byggarbetsplatser under ett antal år framåt. Detta medför exempelvis ökade buller- och vibrationsnivåer och kan också innebära säkerhetsrisker. Bostäder och verksamheter nära slussen kan komma att störas särskilt mycket. I detta sammanhang är slussens närhet till två förskolor särskilt noterbart, eftersom barn är mer känsliga för påverkan från buller och vibrationer.

För att genomföra arbetet med den nya slussanläggningen behöver byggtrafik använda befintliga vägar innan de temporära byggvägarna är anlagda. Det är främst Ljungskilevägen och Parkvägen som berörs, men även andra vägar kan bli berörda i begränsad omfattning.

En temporär byggväg ska anläggas, på den västra sidan av älven i Ström. Byggvägen ansluter i väster till väg 167, går längs med strandkanten och över Strömsbäcken för att sedan vika av norrut till Kungsälsvägen.

I takt med att byggvägarna anläggs kommer byggtrafik att flyttas dit och belastningen på befintliga vägar minskar. Byggvägarna bedöms komma att trafikerar av cirka hundra lastbilar om dagen i det mest intensiva transportskedet. Efter ungefär byggår tre bedöms den genomsnittliga byggtrafiken halveras.

Byggtrafiken innebär en komplex trafiksituation och genererar ökat buller i närområdet under den första tiden då befintliga vägar används. I takt med att byggtrafiken flyttar över till temporära byggvägar minskar de negativa konsekvenserna. Byggtrafiken bedöms kunna resultera i negativa konsekvenser för hälsa och säkerhet i varierande utsträckning under byggtiden.

I samband med att slusspassagen stängs av i byggskedet hänvisas gående och cyklister till bron på väg 167. I intervjuerna beskrivs denna bro som bullrig och otrygg. Omledningen innebär också att fler fordon och människor behöver samsas om utrymmet, vilket kan orsaka ökad konflikt- och olycksrisk på sträckan.

Delar av Ströms slottspark samt promenadstråk tas även i anspråk i samband med bygget, vilket kan leda till negativa konsekvenser för välmående i och med att tillgängligheten till rekreativa miljöer minskar.

SAMLAD BEDÖMNING AV PÅVERKAN PÅ HÄLSA OCH SÄKERHET

Utbyggt slussområde: När det nya slussområdet är utbyggt bedöms påverkan på hälsa och säkerhet i huvudsak som positiva. Bland annat på grund av minskad skredrisk längs strandkanten. Slussområdet kan även förstärka värden kopplat till rekreation, framkomlighet och trygghet jämfört med idag, vilket kan ge positiva effekter för hälsa och säkerhet.

Under byggtiden: Under byggtiden bedöms huvudsakligen negativa konsekvenser uppstå. Detta främst på grund av ökade risker i samband med byggarbetet, ökad konflikt- och olycksrisk längs väg 167 och ökad byggtrafik (särskilt under tiden då befintliga vägar nyttjas). Bostäder och verksamheter nära slussen kan särskilt komma att störas av ökade buller- och vibrationsnivåer i och med slussbygget.

5.4. Resmönster och rörelsefrihet

Parametern handlar om hur individers mobilitet kan påverkas av de nya slussarna och bedöms samlat utifrån de tidigare tre parametrarna. Effekter kan exempelvis vara förändrad tillgänglighet, otrygga miljöer och förändrade resvägar, vilket kan leda till konsekvenser som förändrade resmönster och begränsad rörelsefrihet.

Befintlig sluss i Lilla Edet har en betydelsefull funktion för närheten med gång och cykel mellan Ström och Lilla Edet. Tillgängligheten som passagen över slussluckorna skapar är särskilt viktig för mobilitetsbegränsade grupper såsom barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Vidare är Ströms slottspark och den västra älvstrandens promenadstråk viktiga rekreativa miljöer.

Utbyggt slussområde

När det nya slussområdet är utbyggt väntas inga till måttligt negativa konsekvenser inom parametern resmönster och rörelsefrihet. I och med att gång- och cykelpassagen återställs kommer invånare fortsatt kunna korsa älven via slussområdet mellan Ström och Lilla Edet. Resmönstret över älven har då stora möjligheter att återgå till hur det ser ut idag. Det bör däremot noteras att även tillfälliga förändringar i resmönster kan bidra till mer permanenta påverkningar. Detta eftersom nya vanor skapas. Om byggnationen drar ut på tiden bedöms risken

större för varaktiga konsekvenser, exempelvis en övergång från gång och cykel till en större andel biltransporter.

Under byggtiden

Under byggtiden väntas negativa konsekvenser uppstå inom parametern resmönster och rörelsefrihet. Framför allt eftersom slusspassagen stängs av och resenärer hänvisas till väg 167 för att ta sig över älven. Likt tidigare parametrar belyst har olika trafikantgrupper olika möjligheter att anpassa sina resvägar till längre sträckor. Väg 167 innebär även att gång- och cykeltrafikanter färdas nära motortrafik, vilket kan upplevas mer osäkert och otryggt. Detta bedöms påverka invånarens mobilitet negativt, genom att rörelsefriheten begränsas och resvägarna blir längre.

I närheten av slussområdet skapas stora ytor för byggarbetsplatser. Tidigare parametrar har visat att detta under byggtiden kan påverka möjligheten och villigheten att vistas i miljöerna runt slussen. Även detta påverkar rörelsefriheten i utredningsområdet negativt. Påverkan är särskilt betydande för Ströms slottspark och gång- och cykelstråk på kanalens västra sida. Den negativa påverkan förstärks av att invånare i Lilla Edet har begränsad närhet till andra rekreativa områden.

De ändrade förutsättningarna som beskrivs ovan bedöms kunna leda till förändrade val av transportmedel under byggtiden. Exempelvis en övergång från gång och cykel till bil och kollektivtrafik, då reslängden mellan Ström och Lilla Edet ökar. Konsekvenserna bedöms

särskilt påtagliga för grupper med mer begränsad mobilitet, såsom barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Farleden kommer stängas eller begränsas för sjöfart i perioder, för att möjliggöra muddring och schaktning. En avstängning av farleden innebär en negativ påverkan för båtar och fritidsbåtar. Effekten kan bli att trafik och transporter som tidigare gått med båt via farleden kommer att flyttas över till väg eller järnväg. För fritidsbåtar innebär det en negativ konsekvens på riksintresset och riskerar att påverka turismen i området.

SAMLAD BEDÖMNING AV PÅVERKAN PÅ RESMÖNSTER OCH RÖRELSEFRIHET

Utbyggt slussområde: När det nya slussområdet är utbyggt återställs eller ersätts tillgänglighet till olika målpunkter och miljöer som påverkas av slussarbetet. Däremot finns risk att förändrade resvanor under byggtiden blir bestående, som en övergång från gång och cykel till bil.

Under byggtiden: Under byggtiden stängs gång- och cykelpassagen av mellan Ström och Lilla Edet. Även delar av Ströms slottspark och flera promenadstråk stängs av. Effekter som uppkommer under byggtiden är förändrade resmönster och begränsad rörelsefrihet. Konsekvenserna slår hårdast mot grupper med begränsad mobilitet, såsom barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

6. Slutsatser

Resultatet av den sociala konsekvensanalysen pekar sammantaget på att majoriteten konsekvenser väntas uppstå under byggtiden, snarare än när det nya slussområdet är utbyggt. De största konsekvenserna bedöms ske på grund av att passagen över slussen stängs av temporärt och att stora ytor utgör arbetsplatser. Detta medför negativa konsekvenser såsom förändrad tillgänglighet, bullerpåverkan, uppkomst av otrygga miljöer och förändrade resmönster och rörelsefrihet.

När det nya slussområdet är utbyggt finns planer på att återställa eller ersätta miljöer som påverkas av slussbygget. Det vill säga att förutsättningarna i stort sett återgår till nuläget. Nödvändiga grundförstärkningsåtgärder gör området mer säkert att vistas i, vilket bedöms medföra positiva konsekvenser. Förändrade resebeteenden och annorlunda uppfattningar av vistelsemiljöer kan dock bli bestående. Detta beror delvis på den mer detaljerade utformningen av slussmiljöerna.

Analysen visar slutligen att det finns stor potential att arbeta med attraktivitetsförhöjande åtgärder kopplat till framför allt rekreationsmiljöer och framkomlighet i Lilla Edet. Exempelvis genom att möjliggöra fler ställen att slå sig ner och njuta, en utvecklad gästhamn, breddad passage och bättre belysning. Utformningen av det nya slussområdet bedöms kunna bidra till att stärka sociala värden i Lilla Edet jämfört med idag.

6.1. Råd till nästa skede

Till nästa skede i arbetet med en ny sluss i Lilla Edet ges några råd som tar sikte på att skapa förutsättningar att bibehålla eller stärka sociala värden och så långt som möjligt begränsa negativa konsekvenser:

- Överväg möjligheten att skapa en tillfällig koppling över älven för gående och cyklister under byggtiden. Detta för att minimera negativa konsekvenser av att befintlig passage stängs av. Om detta inte är möjligt, säkerställ en trafiksäker miljö till/från och på väg 167.
- Arbeta med tydlig information till boende och verksamma i närområdet under byggtiden. Exempelvis avseende bullerpåverkan, förändrade resvägar och syftet med projektet Slussar i Trollhätte kanal.
- Ställ krav på entreprenörer om en städad och väl upplyst arbetsplats som kan bidra till att miljöerna känns trygga och säkra även under byggtiden. Överväg att upprätta bullerskydd.
- Inkludera åtgärder i framtida utformning som kan stärka attraktivitet, framkomlighet och trygghet i slussområdet. Exempelvis fler ställen att sitta och njuta på, en utvecklad gästhamn, breddad passage och bättre belysning.
- Involvera boende i Lilla Edet i utformningen av slussarnas närmiljö för att skapa inflytande som kan leda till engagemang och ägandeskap över den nya slussmiljön. Exempelvis genom att arrangera studiebesök.
- Intervjuerna med invånare och besökare genomfördes år 2021. När projektet att bygga nya slussar i Lilla Edet har kommit längre kan det finnas ett värde i att arbeta med uppföljande intervjuer för att fånga upp kompletterande synpunkter.

Referenser

Barnombudsmannen. (2020). Barnkonventionen. Retrieved from <https://www.barnombudsmannen.se/barnkonventionen/>

Lilla Edet. (2007). Översiktsplan.

SCB. (2023). SCB Statistikdatabasen. Retrieved from <https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/>

Trafikverket. (2021). Nya slussar i Trollhätte kanal, Lilla Edets kommun. Göteborg: Trafikverket.

Västra Götalandsregionen. (2022). Befolkningsprognos Västra Götaland 2022-2040.

Parallella arbeten som genomförts inom ramen för projekt Slussar i Trollhätte kanal som även utgjort informationsmaterial till den sociala konsekvensanalysen:

WSP. (2023). Trollhätte kanal, Landskapskaraktärsanalys. Borlänge: Trafikverket.

WSP. (2023). Trollhätte kanal, kulturarvsanalys. Lilla Edet. Göteborg: Trafikverket.

Trafikverket, 411 04, Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 4

Telefon: 0771-921 921

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