

Förstudie Ny hamnbana



Underlagsrapport

Åtgärder på Skandiabangården och Älvsborgsbangården Underlag för fortsatt planering

BRVT 2006:02-12
2006-03-03

Denna rapport ingår som underlagsrapport till *förstudie Ny hamnbana (BRVT 2006:02-01)* och ligger till grund för remiss och samråd om ombyggnader av bangårdarna. Övriga underlagsrapporter i förstudien är:

| | |
|-----------------|--|
| BRVT 2006:02-10 | Förutsättningar för utbyggnaden, fördjupad beskrivning |
| BRVT 2006:02-11 | Trafik |
| BRVT 2006:02-13 | Kostnadsbedömningar |
| BRVT 2006:02-14 | Samråd under utredningsarbetet |

| | |
|-----------------------|---|
| Projektledning | Bo Lindgren/Måns Werner, Banverket Västra banregionen |
| Ansvarig trafikfrågor | Jan-Erik Fallgren, Banverket Västra banregionen |
| Utredningskonsult | Banverket Projektering, Patrik Fridh |

Banverket Västra banregionen
Box 1014
405 21 Göteborg

Telefon: 031 – 10 32 00
E-post: vastrabanregionen@banverket.se
www.banverket.se/hamnbanan

Sammanfattning

Göteborgs hamn är Nordens största hamn och av central betydelse för stora delar av den svenska och nordiska exporten. Efterfrågan på godstransporter på järnväg till och från hamnen har ökat snabbare än tidigare bedömningar. Tillväxtprognoserna för godstransporterna visar att det kommer att krävas åtgärder för att förbättra effektiviteten i det befintliga systemet redan inom de närmaste åren om inte hamnens utveckling ska begränsas. Banverket har därför genomfört en förstudie (*förstudie Ny hamnbana 2006:02-01*) för att klarlägga kapacitetsbehovet för godstransporter på Hamnbanan i framtiden och vilka åtgärder som behöver genomföras på både kortare och längre sikt.

I ett längre tidsperspektiv krävs en mer omfattande och långsiktig utbyggnad. I förstudien beskrivs fyra olika principer för en långsiktig utbyggnad: *utmed den befintliga Hamnbanan, tunnel Bräcke-Brämaregården-Marieholm/Nylöse, bergtunnel Biskopsgården-Aröd-Marieholm/Nylöse/Lärje* eller *ytläge Säve-Marieholm/Nylöse/Lärje* i nya sträckningar. En sådan utbyggnad kommer dock att ta lång tid att genomföra.

För att klara kapaciteten för godstransporter på Hamnbanan de närmaste åren krävs åtgärder i den befintliga anläggningen. Det första steget är ombyggnad av Skandiabangården och Älvsborgsbangården.

På Skandiabangården föreslås att befintlig midja (spår 6) byggs bort, att växlar i den östra änden av bangården byggs om samt att hela bangården signalregleras. På Älvsborgsbangården föreslås förlängning av de fem nordligaste avgångstågspåren för att möjliggöra effektivare tågbyggnad.

Åtgärderna ger en ökad flexibilitet på bangårdarna och gör att hamnen kan bygga och ta emot fler tåg samtidigt. Signalregleringen medför att trafiken på Skandiabangården kan fjärrstyras.

Skandiabangården ingick i järnvägsplan för elektrifieringen av Hamnbanan. För Skandiabangården innebär åtgärderna enbart ombyggnad inom det befintliga järnvägsområdet. Spårförlängningen på Älvsborgsbangården görs på mark som tillhör Göteborgs Stad och som idag är avsett för järnvägsändamål.

Syftet med denna rapport är att beskriva de åtgärder på bangårdarna som behöver genomföras och deras påverkan på omgivande intressen. Under remissen ges berörda parter möjlighet att yttra sig och länsstyrelsen beslutar om åtgärderna kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Efter avslutad remiss beslutar sedan Banverket hur arbetet ska bedrivas vidare.

För att klara trafikbehovet behöver bangårdarna vara ombyggda senast 2008. Detta kräver att projekteringsarbetet kan starta under 2006.

Samråd om slutlig utformning och påverkan under byggtiden kommer i det vidare arbetet att hållas med berörda.

Innehållsförteckning

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Inledning | 5 |
| 1.1 | Bakgrund till arbetet..... | 5 |
| 1.2 | Syfte med ombyggnaden | 6 |
| 1.3 | Tidigare utredningar och beslut..... | 6 |
| 2 | Förutsättningar | 7 |
| 2.1 | Planeringsprocessen (Lagen om byggande av järnväg) | 7 |
| 2.2 | Avgränsning av området | 7 |
| 2.3 | Kommunala planer | 7 |
| 2.4 | Ägarförhållanden..... | 7 |
| 2.5 | Trafikering på bangårdarna | 7 |
| 3 | Föreslagna åtgärder | 8 |
| 4 | Konsekvensbedömning | 10 |
| 4.1 | Kapacitetseffekter | 10 |
| 4.2 | Miljökonsekvenser | 10 |
| 5 | Genomförande..... | 10 |
| 5.1 | Fortsatt planering enligt Lagen om byggande av järnväg..... | 10 |
| 5.2 | Reglering av markfrågor | 10 |
| 5.3 | Planering av byggskedet | 10 |
| 5.4 | Förslag till tidplan för genomförande..... | 11 |
| 6 | Referenser | 11 |

Bilaga 1: Schematiska spårskisser

1 Inledning

Efterfrågan på godstransporter på Hamnbanan har ökat snabbare än tidigare bedömningar. Tillväxtprognoserna visar att kapacitetstaket snart nås om inget görs. Banverket har därför genomfört en förstudie (*förstudie Ny hamnbana 2006:02-01*) för att klarlägga kapacitetsbehovet för godstransporter på Hamnbanan i framtiden och vilka åtgärder som behöver genomföras på både kortare och längre sikt. I förstudien konstateras att med nuvarande utveckling av godstrafiken kan Hamnbanans kapacitetstak komma att nås redan kring år 2010. För att klara transportbehovet krävs alltså åtgärder för att öka kapaciteten redan de närmaste åren.

En utbyggnad av kapaciteten på Hamnbanan behöver ske i flera steg. Det första är att anpassa anläggningen för att kunna köra mer kolonnkörning på enkelspåret. Detta kräver ombyggnad av Skandiabangården och Älvsborgsbangården. Syftet med denna rapport är att beskriva de åtgärder som krävs på bangårdarna och deras påverkan på omgivande intressen. Under remissen ges berörda parter möjlighet att yttra sig. Utifrån materialet beslutar länsstyrelsen om åtgärderna kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Efter avslutad remiss beslutar sedan Banverket hur arbetet ska bedrivas vidare.

Skandiabangården ingick i järnvägsplan för elektrifieringen av Hamnbanan. Åtgärderna på Skandiabangården innebär dessutom enbart åtgärder inom det befintliga järnvägsområdet och beskrivs därför endast översiktligt i rapporten.

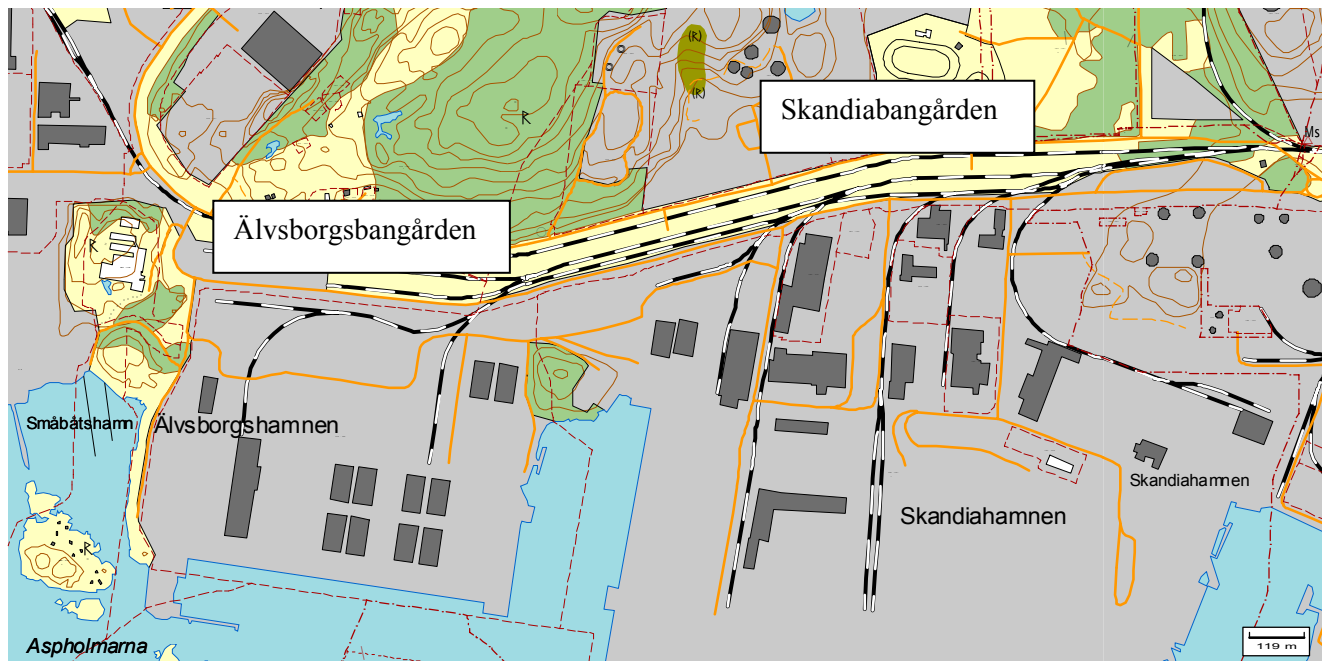
För mer ingående beskrivningar av förutsättningar i hamnområdet, trafikfrågor mm hänvisas till den övriga förstudien och till angivna referenser.

1.1 Bakgrund till arbetet

Göteborgs hamn är Nordens största hamn och av central betydelse för stora delar av den svenska och nordiska exporten. En tredjedel av Sveriges utrikeshandel går via Göteborgs hamn och av godset är en tredjedel på väg till eller från ett annat nordiskt land. Göteborgs hamn är den enda hamnen i Norden med transoceanlinjetrafik med containerfartyg, vilket innebär möjligheter till snabba transporter av förädlade varor till och från hela världen. Hamnen är också en viktig exporthamn för personbilar och en betydelsefull oljehamn.

Hamnbanan är enda järnvägsförbindelsen mellan Göteborgs Hamn och det övriga järnvägsnätet. Hamnbanan är enkelspårig med ett antal bangårdar och mötesstationer. Godstrafiken på Hamnbanan är omfattande med drygt 70 tåg per dygn. Av det som transporteras på Hamnbanan är två tredjedelar gods till och från hamnen och en tredjedel gods till och från industrierna.

Järnvägstransporternas marknadsandel av hamnens transporter har växt starkt. Göteborgs Hamn AB förutser och planerar för en fördubblad transportvolym till år 2020. Hamnens målsättning är att 50 % av ökningen av godsvolymer till inlandet ska transporteras med järnväg. En utbyggnad av bangårdarna bidrar till en bättre transportinfrastruktur i ytterhamnsområdet och är nödvändig för att inte begränsa hamnens fortsatta utveckling. Utbyggnaden är också viktig för att klara regionalt uppställda miljömål och för svensk industris möjligheter att utnyttja de miljövänligare järnvägstransporterna.



Skandiabangården och Älvsborgsbangården ligger i Hamnbanans avslutning i ytterhamnsområdet.

1.2 Syfte med ombyggnaden

Ombyggnaden genomförs för att anpassa Älvsborgsbangården och Skandiabangården för hamnens ökande godsmängder. Åtgärderna på bangårdarna är viktiga för att trafiken ska flyta smidigt och för att kapaciteten ska kunna öka på Hamnbanan. Genom fjärrstyrning av Skandiabangården, ökade spårlängder för tåg bildning och förändrad infart kan trafiken på bangården styras bättre och tåg bildning kan ske samtidigt som tåg från Skandiahamnen växlas ut. Genom ombyggnaden av Älvsborgsbangården kan fler heltåg byggas samtidigt för avgång österut.

1.3 Tidigare utredningar och beslut

Hamnbanan elektrifierades 2004. Syftet med projektet var att få bort diesellok från banan och att kunna köra godspendlar och annan direkttrafik utan att behöva byta lok på Sävenäs. Kapaciteten på Hamnbanan har i sig inte ökat av elektrifieringen, men miljöbelastningen har minskat och transporttiden för vissa tåg har kortats med cirka 30 minuter. Full effekt av elektrifieringen kommer dock inte att nås förrän triangelspåret har genomförts.

2003 tog Göteborgs Hamn AB fram en järnvägsgeneralplan för ytterhamnsområdet med förslag till hur godstransporter på järnväg ska kunna fortsätta utvecklas. Ett antal åtgärder pekades ut, bland annat ombyggnad av Skandiabangården och Älvsborgsbangården, fortsatt utveckling av trafikplaneringen och ombyggnad av korsningen mellan Hamnbanan och Oljevägen.

2003 genomförde Göteborgs hamn en förstudie om hur Älvsborgsbangården bör byggas om för att förbättra godshantering och möjligheten att bygga godståg. Ett antal alternativa ombyggnadsmöjligheter diskuterades.

2 Förutsättningar

2.1 Planeringsprocessen (Lagen om byggande av järnväg)

Den formella handläggningsprocessen för byggande av järnväg regleras i *Lag 1995:1649 om byggande av järnväg*. Syftet med lagen är att vara ett instrument för markåtkomst för järnvägsändamål. Under processen görs avvägningar mellan allmänna och enskilda intressen för att belysa och pröva olika lösningar för att järnvägen ska få ett sådant läge och utformning så att ändamålet vinnas med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad.

Även ombyggnad av befintlig järnväg kan klassas som byggande av järnväg enligt lag. I regeringens proposition (1995/96:2) anges dock att det endast är byggnadsåtgärder av en viss storlek och art som bör bedömas som ombyggnad. En bedömning får därför göras i varje enskilt fall.

2.2 Avgränsning av området

Älvsborgsbangården ligger i ytterhamnsområdet och avgränsas i söder av gatan Nordatlanten och i norr av en ledningsgata och Oljevägen. På bangårdens västra sida ligger konferensanläggningen Arken. Anläggningen bedriver hotellverksamhet med restaurang, konferenser mm. Väster om bangården har konferensanläggningen parkeringsplatser. Öster om bangården fortsätter järnvägsanläggningen med Skandiabangården.

Hamnbanan och farleden utgör riksintresse för kommunikationer enligt Miljöbalken 3 kap 8 §. Hamnen. Inom området finns inga miljörelaterade riksintressen.

2.3 Kommunala planer

Älvsborgsbangården ligger på mark som är avsedd för järnvägsändamål. Planarbete pågår för närvarande för att omvandla Nordatlanten till kvartersmark.

2.4 Ägarförhållanden

Banverket har övertagit Hamnbanan från Göteborgs Stad i två steg. 1999 övertogs de signalreglerade områdena på Hamnbanan och delar av Skandiabangården. 2003 övertogs resten av Skandiabangården och den elektrifierade delen av Älvsborgsbangården. I avtalet mellan Banverket och Göteborgs Stad ingick att rusta upp Hamnbanan för att kunna möta hamnens behov av transporter på järnväg. Som en del i detta elektrifierades banan 2003.

Göteborgs Stad äger marken vid Skandiabangården och alla kajspår ner till Skandiahamnen. Banverket äger spåren på bangården och växeln ut från bangården mot Skandiahamnen. Älvsborgsbangården ägs till stora delar av Göteborgs Stad men den elektrifierade delen ägs av Banverket.

2.5 Trafikering på bangårdarna

Skandiabangården består egentligen av två bangårdar: Skandia nedre och Skandia övre. Skandia nedre ligger strax öster om Älvsborgsbangården och har 6 spår varav alla är elektrifierade. Skandia övre har 9 spår varav 8 spår är elektrifierade och 2 spår är signalreglerade. Skandiabangårdarna är sammanbyggda till en bangård med ”en midja” på 5 spår. Öster om Skandiabangården fortsätter enkelspåret mot Hökebangården och Kvillebangården. Bangården ingår i Göteborgs närställverksområde och styrs från trafikledningscentralen i Göteborg.

Älvsborgsbangården ligger längst västerut på Hamnbanan. Bangården har 12 spår varav 5 spår är elektrifierade cirka 40 meter hinderfritt in från Skandiabangården. Inga spår är signalreglerade.

I dag kan man ta emot två godståg och samtidigt köra iväg två tåg från Skandiabangården och Älvsborgsbangården.

3 Föreslagna åtgärder



Skandiabangården sett från öster.

För att förbättra kapaciteten på Skandiabangården behöver midjan mellan Skandia övre och nedre byggas bort. Vidare behöver infarten (infartsväxlar 713 och 714) byggas om. Om ett utdragsspår vid Oljevägen anordnas kan långa tåg som ska till den s.k. Centralharpan på Skandiabangården hanteras utan att blockera trafiken till och från Skandiabangården. Hela Skandiabangården behöver också signalregleras så att trafiken kan fjärrstyras.



Älvsborgsbangården sett från öster

På Älvsborgsbangården förlängs bangårdens fem nordligaste spår samtidigt som marken söder om spåren förbereds för lastning och lossning. En bromsprovninganläggning byggs också. Dessutom behöver avgångsspåren signalregleras så att trafiken kan fjärrstyras.

Skyddsavstånd krävs mot oljeledningarna norr om Älvsborgsbangården. Detta måste studeras ihop med den planerade spårutbyggnaden. En transformator vid Älvsborgsbangården behöver sannolikt också flyttas.

Sammanfattningsvis föreslås följande åtgärder:

Skandiabangården

- 1) Spår 6 byggs samman så att ett långt uppställningsspår skapas.
- 2) Växel 713 och växel 714 mellan spår 1 och spår 2 i den östra delen vänds och ett utdragsspår vid Oljevägen anordnas.
- 3) Hela bangården signalregleras.

Älvsborgsbangården:

- 1) De fem nordligaste spåren förlängs västerut.
- 2) Avgångsspåren signalregleras så att trafiken kan fjärrstyras
- 3) En bromsprovninganläggning uppförs för fyra spår.
- 4) Parkeringsyta som tas i anspråk ersätts.

4 Konsekvensbedömning

4.1 Kapacitetseffekter

Efter ombyggnaden kommer Älvsborgsbangården att fungera för byggande av avgångståg samtidigt som den kan härbärgera heltåg österifrån, fungera som växlingsbangård och tjäna som uppställningsplats för de halvtåg som inte kan hanteras på kajspåret. Även bromsprovsningsanläggningen effektiviserar hanteringen. Ombyggnaden av spår 6 på Skandiabangården ökar flexibiliteten på bangården. Ombyggnaden av infarten förenklar ankomst/avgång till Skandiabangården. Signalregleringen av Skandiabangården gör att trafiken kan styras enklare vilket effektiviserar anläggningen väsentligt.

Genom föreslagna åtgärder kan fem tåg byggas för avgång samtidigt som fem tåg kan tas emot från Hamnbanan österifrån. Bangårdarnas kapacitet därmed ökar och kolonnkörningen på Hamnbanan effektiviseras. För att kunna utnyttja bangårdens ökade kapacitet krävs dock en omsorgsfull tågplanering.

4.2 Miljökonsekvenser

Konferensanläggningen Arken bedöms kunna påverkas av buller under byggtiden. Eventuella upplag för farligt avfall/förorenad mark kan kräva anmälan enligt miljöbalken. Inga natur- eller kulturvärden påverkas av ombyggnaden.

5 Genomförande

5.1 Fortsatt planering enligt Lagen om byggande av järnväg

Under arbetet har samråd har skett med Göteborgs Hamn AB, berörda tågoperatörer och med Göteborgs Stad. Inga alternativa lösningar har konstaterats för att öka kapaciteten på bangårdarna. Banverket gör därför bedömningen att järnvägsutredning inte behövs för åtgärderna.

Skandiabangården ingick i järnvägsplan för elektrifieringen av Hamnbanan. Åtgärderna innebär enbart åtgärder inom det befintliga järnvägsområdet. Spår förlängningen på Älvsborgsbangården görs på mark som tillhör Göteborgs Stad och som idag är avsett för järnvägsändamål.

Efter avslutad remiss beslutar Banverket hur arbetet ska bedrivas vidare. För att klara trafikbehovet behöver bangårdarna vara ombyggda senast 2008. Detta kräver att projekteringsarbetet kan starta under 2006.

Samråd om slutlig utformning och påverkan under byggtiden kommer att hållas med berörda parter.

5.2 Reglering av markfrågor

Innan genomförandet bör ägarförhållandena för Älvsborgsbangården regleras. Banverket avser därför att efter samråd teckna en avsiktsförklaring med Göteborgs Stad för övertagande av bangårdens spårplanering.

5.3 Planering av byggskedet

Den pågående verksamheten i Göteborgs Hamn och möjligheten att bygga godståg kommer att påverkas av utbyggnaden. Byggarbetena förutses ske med trafikavstängning för de spår som ska åtgärdas. Upplag mm förutsätts kunna hanteras i anslutning till bangården. Generellt ger en kort

byggzeit mer störningar under begränsad tid medan en längre byggzeit ger mindre störningar under en längre tid. För att klargöra hur utbyggnaden ska ske för att ge så lite påverkan som möjligt på omgivningen avser Banverket att samråda med berörda parter.

5.4 Förslag till tidplan för genomförande

Ombyggnad av bangårdarna

| | |
|--|------------|
| Utskick av remiss | mars 2006 |
| Remissavslut | april 2006 |
| Remissammanställning och beslut om vidare arbete | april 2006 |

Om projekteringsarbetet kan påbörjas 2006:

| | |
|---------------------------|-----------|
| Arbete med systemhandling | 2006 |
| Bygghandling | 2007 |
| Byggskede | 2008 |
| Trafikstart | 2008/2009 |

Tidplan för förstudie Ny hamnbana

| | |
|-------------------------|-----------------|
| Utskick remiss | mars 2006 |
| Remiss | mars – maj 2006 |
| Remissammanställning | juni 2006 |
| Beslut om vidare arbete | oktober 2006 |

6 Referenser

- Förstudie – Ombyggnad Älvsborgs bangård, Göteborgs Hamn AB, 2003
- Geoteknisk undersökning, 2004-04-23 med sammanfattande ”Projekteringsunderlag”, 2004-04-27
- Järnvägsplan för elektrifiering av Hamnbanan
- Fördjupad översiktsplan, Ytterhamnsområdet, Göteborgs stadsbyggnadskontor
- Järnvägsgeneralplan för ytterhamnsområdet