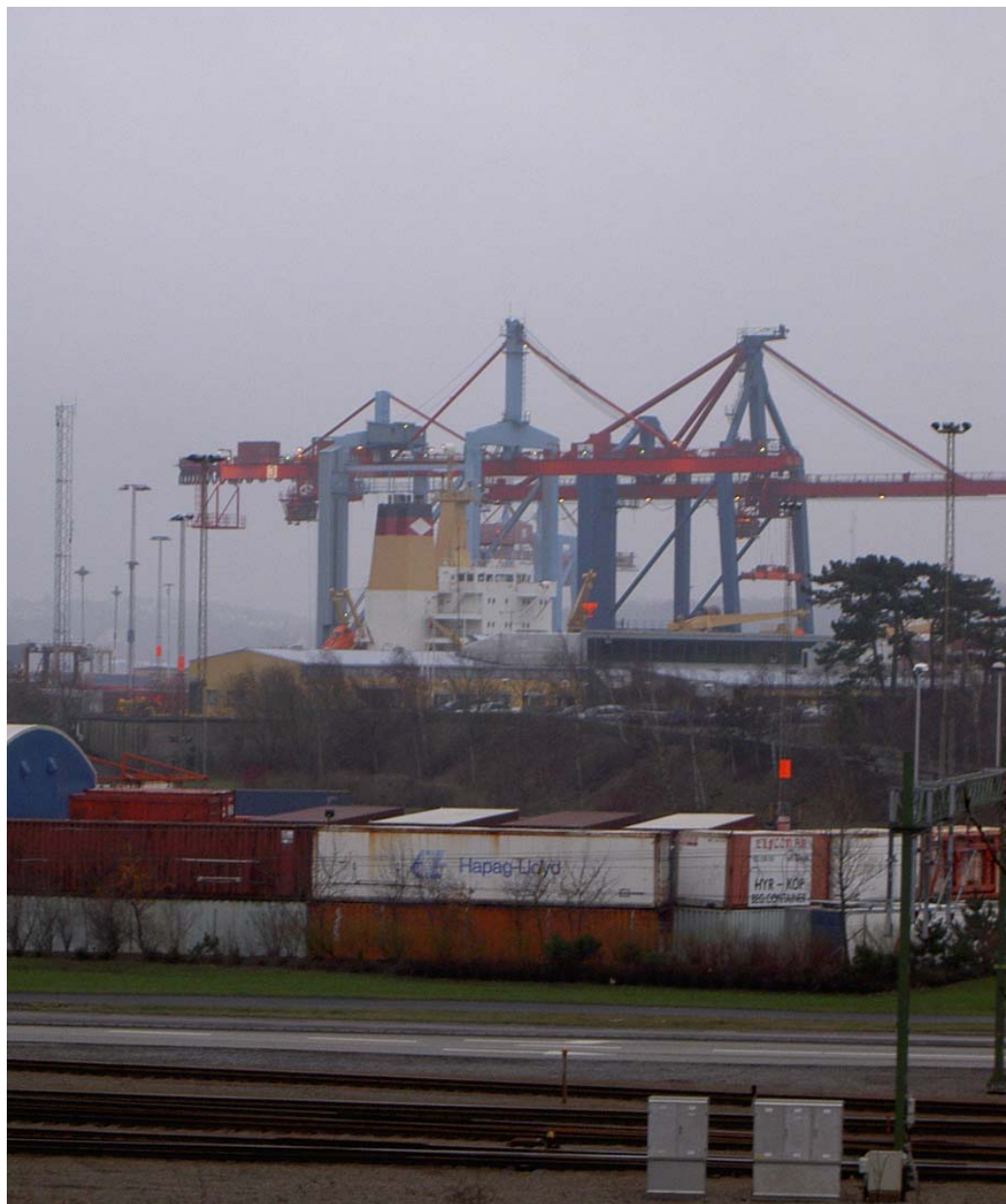


# Förstudie Ny hamnbana



## Underlagsrapport Samråd under utredningsarbetet

BRVT 2006:02-14  
2006-03-03

Denna rapport ingår som underlagsrapport till *förstudie Ny hamnbana (BRVT 2006:02-01)*. Övriga underlagsrapporter är:

BRVT 2006:02-10	Förutsättningar för utbyggnaden, fördjupad beskrivning
BRVT 2006:02-11	Trafik
BRVT 2006:02-12	Åtgärder på Skandiabangården och Älvsborgsbangården, Underlag för fortsatt planering
BRVT 2006:02-13	Kostnadsbedömningar, åtgärder på längre sikt

Projektledning                      Bo Lindgren/Måns Werner, Banverket Västra banregionen

Banverket Västra banregionen  
Box 1014  
405 21 Göteborg

Telefon: 031 – 10 32 00  
E-post: [vastrabanregionen@banverket.se](mailto:vastrabanregionen@banverket.se)  
[www.banverket.se/hamnbanan](http://www.banverket.se/hamnbanan)

## Sammanfattning

Samråd har under utredningsarbetet hållits med både externa parter och med berörd allmänhet. Samråd med externa parter har skett genom återkommande samråds-, informations- och diskussionsmöten. Samråd med allmänheten har skett genom brev och telefonkontakter, men också genom utskick av informationsmaterial och informationsutställningar som varit bemannade vid ett flertal tillfällen. Utställningen har annonserats i dagspressen med uppgift om när personal från Banverket funnits tillgänglig och hur man kan lämna synpunkter.

Samrådets syfte så här långt har varit att informera om utredningsarbetet, fånga in synpunkter och viktigt utredningsunderlag och diskutera och förankra idéer med allmänhet, företag och organisationer om förstudiens inriktning och innehåll. Förstudiens inriktning och upplägget av arbetet successivt förankrats i lednings- och referensgruppen.

Genom samrådet har förståelsen hos alla parter vuxit fram om behovet av att beskriva en gemensam framtidsvision om markanvändningen på Norra älvstranden och att genom en aktiv dialog söka samförståndslösningar för att klara kapaciteten för godstrafiken.

De viktigaste synpunkterna som framkommit i samrådet har varit:

- Det finns en stark koppling mellan hur Hamnbanan ska gå i framtiden och Göteborgs kommuns utvecklingsmöjligheter för Norra älvstranden.
- Hamnbanan och dess trafik måste ses i ett större sammanhang. Detta behöver beläggas för att se vilka möjligheter det finns för alternativa dragningar av Hamnbanan. Många har tagit upp möjligheten att koppla Norge/Vänerlänken direkt ner mot hamnen genom ny älvförbindelse på norra Hisingen och på så sätt frigöra befintlig hamnbana för spårbunden kollektivtrafik till Torslanda.
- Förstudiens avgränsning av utredningsområdet behövde utvidgas för att kunna resonera om hur trafiken på Hamnbanan påverkas av och påverkar Bohusbanan och det omgivande järnvägnätet.
- Frågan om transporter av hur det farliga godset ska hanteras behövde beläggas.
- Göteborgs hamn har framfört vikten av att förbättra kapaciteten i det befintliga systemet för att klara kapacitetsbristen i ett kortare perspektiv.
- Genom informationsutställningarna har allmänheten, framför allt i Kvillebäckens dalgång och i Säve, blivit mer medvetna om vad som kan vara på gång. Negativa reaktioner har kommit både från boende längs den befintliga banan och från boende längs Bohusbanan och vid Stora Holm avseende buller, geotekniska svårigheter och transporter av farligt gods. Motståndet mot nuvarande hamnbana har också visat sig vara större hos politiker än hos allmänheten.



## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Samråd med externa parter .....</b>	<b>5</b>
1.1	Samråd med länsstyrelsen .....	5
1.2	Extern ledningsgrupp och referensgrupp .....	5
1.3	Samråd med Göteborgs Hamn och representanter för tågoperatörerna .....	5
1.4	Samråd med räddningstjänsten .....	5
1.5	Samråd med Vägverket .....	5
1.6	Information i Lundby stadsdelsnämnd .....	5
1.7	Samråd med Shell Raffinaderi AB .....	6
<b>2</b>	<b>Samråd med allmänheten .....</b>	<b>6</b>
2.1	Informationsutställning .....	6
2.2	Utskick av informationsmaterial och artiklar i stadsdelsblad .....	6
2.3	Information via <a href="http://www.banverket.se">www.banverket.se</a> .....	7
2.4	Synpunkter från allmänheten .....	7
<b>3</b>	<b>Frågor som väckts genom samrådet .....</b>	<b>11</b>
3.1	Politisk förankring av förutsättningarna för en framtida utbyggnad .....	11
3.2	Förstudien måste ge en helhetsbild av spårtrafiken på Hisingen och möjligheter till alternativa dragningar .....	11
3.3	Järnvägssystemet runt Hamnbanan påverkar förutsättningarna för en utbyggnad .....	11
3.4	Säkerhetsfrågor och olycksrisker .....	12
3.5	Det är viktigt att hitta åtgärder för att möta kapacitetsbehovet på kortare sikt .....	12

## **1 Samråd med externa parter**

### **1.1 Samråd med länsstyrelsen**

Startmöte har hållits med länsstyrelsen då Banverket bereddes möjlighet att beskriva situationen för kapaciteten på Hamnbanan och förstudiens upplägg. Avgränsningar av arbetet och viktiga frågor diskuterades också. Banverket har också beretts möjlighet vid två tillfällen (beredningen för samhällsbyggnadsärenden och LARK-möte) att informera om utredningsarbetet. Genom representation i den externa lednings- och referensgruppen har länsstyrelsen beretts möjlighet att följa det löpande utredningsarbetet.

### **1.2 Extern ledningsgrupp och referensgrupp**

I utredningen har regelbundna möten hållits med två externa grupper; ledningsgrupp (politisk representation/högre tjänstemannanivå) och referensgrupp (tjänstemannanivå). Syftet med dessa grupper har varit att kontinuerligt informera om och förankra förstudiearbetet men också att få relevant information och underlag för arbetet. Ledningsgruppen har haft fyra möten och referensgruppen har haft fyra möten.

### **1.3 Samråd med Göteborgs Hamn och representanter för tågoperatörerna**

Trafikutvecklingen för gods till och från hamnen har diskuterats med företrädare för hamnen, Svenskt näringsliv och representanter för tågoperatörerna (Green Cargo). Även frågan hur Hamnbanan trafikeras idag (växlingsrörelser, rangering, lokväxling mm) har diskuterats för att få en bild över vilka åtgärder som kan öka kapaciteten på den befintliga banan. Diskussionerna har visat på osäkerheten om hur starkt hamnen utvecklas i framtiden. För att hantera detta har olika framtidsscenarier för godsutvecklingen till och från hamnen beskrivits. Dessa har förankrats med både hamnen och företrädare för trafikoperatörerna. Hamnen har också påpekat behovet av att bygga om bland annat Skandiabangården och Älvsborgsbangården för att kunna köra godstrafiken effektivare.

### **1.4 Samråd med räddningstjänsten**

Samråd har hållits med räddningstjänsten om hur frågan om transporter av farligt gods ska hanteras. Räddningstjänsten framförde tidigt i arbetet, liksom i arbetet med ÖP 99 (Göteborgs kommun), att dagens lösning med farligt gods längs älvstranden medför risker och begränsar utvecklingsmöjligheterna på Norra älvstranden. Räddningstjänsten anser dock att nedgrävning av Hamnbanan kan vara en bra lösning för att hantera riskerna förutsatt att tunneln reserveras för godstrafik.

### **1.5 Samråd med Vägverket**

Samråd har hållits med Vägverket om utbyggnadsplanerna för väg 155. Angående utbyggnaden av Hamnbanan menar Vägverket att det är mycket viktigt med en ny sträckning av Hamnbanan på grund av barriären på Norra älvstranden och de förbättringar en flyttning skulle innebära för utvecklingen på Hisingen. Både Lundbyleden och Hamnbanan bidrar till barriären vid Brämaregården och framtida lösningar bör därför beakta båda. Vägverket menar också att det ur miljösynpunkt (buller och luft) och för att klara ökningen av transporterna är viktigt att järnvägen tar en allt större andel av godstransporterna.

### **1.6 Information i Lundby stadsdelsnämnd**

Banverket har informerat Lundby stadsdelsnämnd om förstudiearbetet vid ett nämndsammanträde. På mötet ställdes frågor om bland annat

- Hur mycket trafik som ska gå på Hamnbanan i framtiden
- Farligt gods: Vad transporteras, vilka olyckor som kan ske och hur detta hanteras.
- Buller- och vibrationsstörningar från tågen och planerade åtgärder mot detta.
- Behovet av ett helhetsgrepp för tågtrafiken på Hisingen.
- Vem som äger marken, hur mycket den är värd och om detta kan hjälpa till att flytta Hamnbanan.
- Möjligheten att klara kapaciteten på Hamnbanan genom att leda om trafik till andra hamnar än Göteborgs.

### **1.7 Samråd med Shell Raffinaderi AB**

Shell begärde under våren 2005 särskilt samråd för att delge Banverket sina synpunkter och krav på utredningsarbetet. Shell påpekade att en dragning av järnvägen från hamnen norrut längs Hisingsleden skulle ge en oacceptabel påverkan på verksamheten. Banverket ordnade därför samrådsmöte med Shell i juni -05 för att lyssna på synpunkter, diskutera problem och tillsammans hitta acceptabla lösningar.

## **2 Samråd med allmänheten**

### **2.1 Informationsutställning**

En informationsutställning togs fram tidigt i arbetet för att informera om att arbetet startat och om syftet med förstudien. Utställningen redovisade också en översiktlig tidplan för arbetet med en uppmaning om att lämna synpunkter. Utställningen ställdes upp på Stadsbyggnadskontoret, Göteborg Stad och i Lundby medborgarkontor under perioden 2005-04-18 till 2005-05-09. Utställningarna bemannades 25 april och 9 maj, 14 - 16 respektive 17 - 19). Störst intresse väckte utställningen i Lundby med många intresserade från Kvillebäckens dalgång och Tuve/Säve. Utställningarna fortsatte fram till sommaren i biblioteken i Tuve och Backa (18 maj– 8 juni 2005) och Kärra (8 – 30 juni 2005) och Norra Älvstrandens Utvecklings AB:s informationscenter (8 juni – 19 augusti 2005).

På dessa informationstillfällen diskuterades bland annat

- hur mycket trafik Bohusbanan tål.
- om man kan köra både persontåg och godståg på Hamnbanan och om spåren kan förlängas till Torslanda.
- tankar på en kombinerad tåg- och vägbro över Göta älv.
- hur stor del av godset som går på väg respektive järnväg.
- om det finns tankar på förbindelse mellan Hamnbanan och Västlänken.
- varför dieselloken står uppställda på Pölsebo bangård med motor igång så länge.
- vilka vibrationsmätningar som gjorts vid Lillhagen.
- vilka kortsiktiga åtgärder man kan göra på nuvarande hamnbana för att öka kapaciteten.
- vilka som deltar i utredningsarbetet.
- vilka säkerhetsavstånd som gäller vid byggande av helt ny bana.
- Om kommunen har bestämt sig, vilka fler alternativ finns då?

### **2.2 Utskick av informationsmaterial och artiklar i stadsdelsblad**

En broschyr med följebrev, ca 700 utskick, sändes i mitten av april 2005 till företag, föreningar och politiker på Hisingen för att informera om att förstudien startats, vad den ska hantera och om möjligheten att lämna synpunkter. Artiklar har också publicerats i Torslanda stadsdelsblad och Vi Backabor.

### 2.3 Information via [www.banverket.se](http://www.banverket.se)

Projektet har haft en egen hemsida där arbetet beskrivits översiktligt. På hemsidan har även ovanstående informationsmaterial funnits tillgängligt.

### 2.4 Synpunkter från allmänheten

Ett flertal kontakter har hafts med allmänheten, framför allt via brev, e-post och telefon, som framfört frågor och synpunkter. Nedan följer en sammanställning av de skrivelser som har inkommit.

*Henrik Wallin, Göteborg*

Henrik Wallin bor på Eriksberg och störs av bullret från trafiken på Hamnbanan, främst bron över Säterigatan. Wallin undrar om det finns någon långsiktig lösning på bullerproblemet med tanke på all nybyggnation. Wallin tycker också att tågen kör betydligt fortare och undrar om det finns en högsta hastighet över bron för att reducera bullret och om detta kontrolleras.

*Leif och Anna-Stina Johansson, Göteborg*

Johanssons besväras över att dieselloken står uppställda vid Pölsebo med motor på.

*Sven Celander, Mölndal*

Sven Celander menar satsningar på dubbelspår på Hamnbanan betalar sig på sikt men att det inte räcker med att bygga ut Hamnbanan eftersom många andra flaskhalsar i järnvägssystemet verkar bromsande. Celander exemplifierar bland annat med Marieholmsbrons begränsade kapacitet och behovet av triangelspår Hamnbanan – Vänerlänken.

*Bo Blechert*

Bo Blechert undrar över vilka bullerskyddsåtgärder som planeras i Sannegårdshamnen.

*Bengt Lindfeldt, Hisingsbacka*

Bengt Lindfeldt skriver att boende i Brunnsbo och Skogome under många år blivit störda av buller från Bohusbanan och genom de instabila markförhållandena. Vibrationerna har enligt Lindfeldt även orsakat skador på husen. Lindfeldt påpekar att marken utgörs av 15-30 meter djup lera och att sträckan Kvilleängen - Skogome är belägen i samma dalgång som Tuveraset. Lindfeldt menar också att godstrafiken på Bohusbanan ändrats drastiskt vid starten av den petrokemiska industrin i Stenungsund.

Lindfeldt menar att en flytt av Hamnbanans godstrafik till Bohusbanan skulle kräva planskilda korsningar vid Backavägen, Minelundsvägen och Finlandsvägen, vilket skulle ge störande ingrepp i bebyggelsen. Lindfeldt undrar också varför inte Hamnbanan går i tunnel parallellt med Lundbyleden och om borttagna spår på Hamnbanans bangårdar inneburit ett ökat behov av dubbelspår.

Lindfeldt föreslår att både Bohusbanan och Hamnbanan flyttas till ett gemensamt dubbelspår på sträckan Partihallsmotet – Säve. En annan tanke är att använda det kommande dubbelspåret på Vänerlänken för trafiken på Hamnbanan och Bohusbanan och låta de båda banorna gå över älven och följa Norrleden mot Säve.

*Maria Dahlgren, Hisingsbacka*

Maria Dahlgren anser att artikeln i "Vi backabor" våren 2005 var innehållslös och bara allmänt beskrev problematiken med Hamnbanan. Dahlgren anser att Banverket istället borde ha presenterat de förslag som skulle utredas. Dahlgren undrar också hur riskavstånden för farligt godstransporter ska hanteras och om och hur korsningarna från och till Backaplansområdet ska göras planskilda.



*Christer Wilhelmsson, Järnvägsfrämjandet, Kungsbacka*

Järnvägsfrämjandet anser att det bör byggas dubbelspår på grund av den ökande volymen till hamnarna. Genom att dra de nya spåren från Bohusbanan vid Säve, längs Norrleden ner till hamnarna kan det farliga godset samlas i en korridor tillsammans med vägtrafikens transporter av farligt gods. På så sätt frigörs nuvarande Hamnbanan för duospårvagnar till Torslandakrysset.

*Sven Freidlitz, Göteborg*

Sven Freidlitz menar att man genom ett nytt godsstråk från hamnarna norrut och till Bohusbanan tillsammans med den nuvarande Hamnbanan kan åstadkomma en rondellkörning för godstrafiken. Freidlitz föreslår också idéer för att utveckla pendeltrafiken från Kungsbacka, Borås och Alingsås med resandeutbyte vid Gamlestaden och ut på Hisingen.

*Stig Löfving, SPF Björlanda-Torslanda*

Stig Löfving menar spårbunden kollektivtrafik skulle vara en god sak mot bakgrund av befolkningsexplosionen i Torslanda och då infrastrukturen i form av vägar inte hängtt med. Löfving menar att det mest logiska är att bygga om befintlig bana till dubbelspår och låta spårvägen gå fram där tillsammans med godstrafiken.

*Lars Molander, Eriksbergs Tjänstemäns Pensionärsförening, Henån*

Lars Molander föreslår att Hamnbanan flyttas från Norra älvstranden och istället ansluts till Bohusbanan. Då skulle mark frigöras för utveckling av Chalmers Lindholmen och annan verksamhet.

*Britt Peterson, Torslanda*

Britt Peterson vill att Banverket ser över möjligheterna att förlänga Hamnbanan ända ut till skärgården för persontrafik.

*Jens Karlsson*

Jens Karlsson anser att en tunnel skulle ta bort barriären.

*Peter Lindblom, Göteborg*

Peter Lindblom anser att järnvägen bör gå förbi Volvo, norra Biskopsgården, Tuve och Backa och genom bro eller tunnel över till Norge/Vänerbanan.

*Ragnhild Ejeskär, Lundby församling, Göteborg*

Ragnhild Ejeskär undrar om det går att bygga ut Hamnbanan till dubbelspår i nuvarande sträckning med tanke på planerna på ny bebyggelse vid kvarnområdet och hela vägen bort mot COOP Eriksberg.

*Britt och Curt Ardstedt, Göteborg*

Britt och Curt Ardstedt anser att järnvägen inte borde gå i en ny sträckning vid Stora Holmsvägen eftersom det skulle innebära ett mycket störande moment för villorna i området och för gymnasieskolor, dagis och arbetsplatser. Ardstedt menar att utbyggnaden kommer att sänka värdena och trivseln. Även dammen vid Stora Holm är en känslig och k-märkt miljö. Om man inte kan utveckla det befintliga spåret anser Ardstedt att det bästa är att följa Hisingsleden för att på så sätt få en transportkanal över Hisingen. En utbyggnad längs Hisingsleden medför färre störda bostäder och troligen ett billigare alternativ.

*Henrik Jagelund och Julia Annbrink, Göteborg och Jari Ruottinen och Arja Ruonaknagas, Göteborg*  
Likalydande skrivelser som Britt och Curt Ardstedt.

*Bertil Johansson, Göteborg*

Bertil Johansson anser att Hamnbanan bör ligga kvar i befintlig sträckning och där utvecklas kapacitetsmässigt och tekniskt. Befintligt läge är den kortaste dragningen och därmed det billigaste alternativet. Mark för dubbelspår finns avsatt här. Johansson förutsätter också att exploatörer av bebyggelse nära järnvägen i sina kalkyler inkluderat en ombyggnad av Hamnbanan.

*Kjell och Ann-Louise Ericsson, Göteborg*

Kjell och Ann-Louise Ericsson vill att Hamnbanan ska ligga kvar i befintligt läge. Om detta inte går bör den dras från Säve, längs Hisingsleden ner till hamnområdet.

*Claes Postgård, Backa-Lundby Centerpartiavdelning*

Claes Postgård diskuterar på olika sätt behovet av ytterligare en bro för spårtrafiken över älven. Denna bör anslutas till hållplats vid Olskroken.

*Rolf och Janet Rundéus, Göteborg*

Rolf och Janet Rundéus undrar om en dragning av Hamnbanan över Stora Holms k-märkta område kan vara det mest ekonomiskt och ur miljösynpunkt rätta alternativet. Rundéus anser att det enda rätta alternativet är att utveckla den befintliga sträckningen.

*Bengt Andersson, Göteborg*

Bengt Andersson anser att Hamnbanan snarast måste få en mer riskfri sträckning i mindre tätbebyggda områden. Andersson störs av buller och skakningar från tågen och pekar också på att tågen fyller luften med damm och ohälsosamma partiklar. En användning av Hamnbanan för persontrafik ut mot Torslanda istället skulle avlasta biltrafiken på Lundby.

*Ingemar Abrahamsson, Torslanda*

Ingemar Abrahamsson anser att Hamnbanan bör dras förbi Volvo mot Säve. Då kan det nuvarande spåret istället användas för persontrafik förbi Amhults torg till lilla Varholmen. Spåret kan sedan i etapper byggas ut förbi Björlanda mot Säve. En annan utbyggnad för persontrafik kan gå från Brunnsbo, Backa och Kärra och knyts ihop med spåret vid Säve. Om spåren dessutom leds i tunnel under älven kan en bra kommunikation från Hisingen till centrala Göteborg skapas.

*Ingemar Håkansson, Säve*

Ingemar Håkansson undrar vad alternativet att bygga över Säve skulle innebära för de boende. Håkansson menar att dagens belastning är fullt tillräcklig med bullrande godståg och att en ökning av trafiken igenom samhället är oacceptabelt. Området är belastat av Säve flygfält och planerna på att flytta speedwaybanan ut till Säve. Håkansson menar att det verkar som om strävan från stat och kommun är att placera så mycket störande verksamhet som möjligt i Säve.

*Pia Engström, Riksbyggen*

Pia Engström är intresserad av lite snabbare lösningar än vad som diskuteras i förstudien. Engström är mån om en fortsatt god kontakt med Banverket och önskar hållas informerad om vidare arbete.

*Ingemar Bengtsson, Vänsterpartiet Partille*

Ingemar Bengtsson anser att Hamnbanan bör byggas ut i nuvarande läge och att den bör däckas över på känsliga ställen. Bengtsson menar att en dubbelspårig järnväg på Hamnbanan får tillräcklig kapacitet för både person- och godstrafik. Pendelstationer bör byggas vid Hjalmar Brantingsplatsen, Lindholmen, Volvo och Amhult.

*Daniel Håkansson*

Daniel Håkansson anser att utbyggnaden bör ske som dubbelspår i nuvarande sträckning eftersom det bör vara det billigaste alternativet och ge den kortaste sträckningen men även med tanke på utbyggnaden av triangelspår Marieholm. Håkansson anser dessutom att tågen borde utgöra en mindre störning på befintlig bana eftersom större delen av bebyggelsen vid den är ny och därför uppfyller högre krav på bullerisolering. Vid dubbelspårsutbyggnad finns också möjlighet att utföra bullerdämpande åtgärder som brobyten och bullerskydd.

Mark bör också reserveras för ytterligare spår i nuvarande sträckning för att möjliggöra pendeltåg längs Hamnbanan och spårreservatet mellan Hamnbanan och Säve bör behållas för en eventuell framtida utbyggnad.

#### **2.4.1 Banverkets kommentarer**

*Alternativa dragningar av Hamnbanan*

Många synpunkter handlar om Hamnbanan ska byggas ut i befintligt läge eller om den ska dras någon annan väg. I förstudien har olika alternativa lösningar för kapaciteten och alternativa spårdragningar studerats översiktligt. Dessa presenteras i förslagshandlingen för att få in ytterligare synpunkter och idéer innan Banverket beslutar om inriktningen för fortsatt arbete. Olika idéer beskrivs både utifrån hur de löser kapacitetsbehovet, vilken påverkan de kan förväntas ge och om de kan anses rimliga för att uppnå den efterfrågade kapaciteten. Syftet med förstudien är inte att välja alternativ utan att klargöra förutsättningarna för fortsatt utredande.

*Hamnbanan är en del i det västsvenska järnvägssystemet*

Ett flertal skrivelser tar upp faktorer i det omgivande järnvägssystemet som påverkar Hamnbanan och dess utbyggnadsmöjligheter. En del föreslår att hamntrafiken på olika läggs samman med Bohusbanan eller med Vänerbanan. Andra menar att Marieholmsbron fortfarande är en begränsande punkt för kapaciteten.

Det är många faktorer i det kringliggande järnvägssystemet som påverkar utbyggnadsmöjligheterna för Hamnbanan. Vilka järnvägar godset transporteras på in och ut från hamnen är en sådan. En annan är kapaciteten på Marieholmsbron. Bron är enkelspårig och kommer i framtiden att behöva kompletteras antingen i befintligt eller i annat läge. Olika lägen för en framtida älvförbindelse öppnar upp för olika sträckningar för Hamnbanan över Hisingen. Att lägga över hamntrafiken på andra banor skapar kapacitetsbrist och utbyggnadsbehov på nya ställen i systemet. Detta diskuteras i förslagshandlingen.

*Hänsyn till riskerna med farligt gods*

Vetskapen om att det går farligt gods på järnvägen väcker starka känslor hos många. Rädslan för vad som kan hända kan ibland blockera en rationell utbyggnad av järnvägen, dock behövs järnvägen för att klara framtidens godstransporter. Inför beslut om fortsatt arbete efter förstudien är frågan om farligt gods en viktig faktor att ta hänsyn till.

### *Persontrafik på Hamnbanan?*

Förstudiens uppgift är att föreslå lösningar för att klara de ökande kraven på spårkapacitet för godstrafiken. Olika lösningar ger olika förutsättningar för spårbunden kollektivtrafik på den befintliga Hamnbanan. Persontrafiken studeras dock inte i förstudien, men diskuteras i idéstudien Spår 2050 som genomförs i samarbete mellan Banverket och regionala aktörer.

### *Om samrådet under utredningsarbetet*

Informationsutställningarna och artiklar om Hamnbanan genomfördes tidigt i utredningen innan några förslag fanns framme. Syftet var inte att presentera lösningar för Hamnbanan eftersom detta inte fanns framme då. Avsikten var istället att informera om att arbetet startat och få in synpunkter på vad som bör utredas tidigt i processen.

### *Angående buller längs befintlig bana*

Vid genomförandet av elektrifieringen av Hamnbanan utfördes bullerskyddsåtgärder längs den befintliga banan. Inga ytterligare åtgärder är planerade. Förstudien redovisar heller inte vilka bullerskydd som krävs vid en utbyggnad. Detta tas fram i det fortsatta utredningsarbetet. Vid nybyggnation av fastigheter är det exploatören som ska se till att gällande riktvärden för buller klaras. Högsta tillåtna hastighet på Hamnbanan är 40 km/h. Den 16 januari 200X kopplades automatisk tågkontroll (ATC) in på Hamnbanan. Systemet övervakar att tågen håller rätt hastighet.

## **3 Frågor som väckts genom samrådet**

Följande frågor har särskilt uppmärksammats genom samrådet:

### **3.1 Politisk förankring av förutsättningarna för en framtida utbyggnad**

Det finns en stark koppling mellan hur Hamnbanan ska gå i framtiden och Göteborgs kommuns utvecklingsmöjligheter för Norra älvstranden. Kommunen värderar denna utveckling mycket högt med Lindholmen Science Park som draglok för utvecklingen av en framtida levande stadsdel. Kommunen har därför i samrådet framfört krav om att tydliggöra detta i diskussionen om alternativa lösningar för godstrafiken.

Genom möten i referensgrupper och andra diskussioner med kommunen och företrädare för regionen har förståelsen hos alla parter vuxit fram om behovet av att beskriva en gemensam framtidsvision och genom en aktiv dialog söka samförstånds lösningar.

### **3.2 Förstudien måste ge en helhetsbild av spårtrafiken på Hisingen och möjligheter till alternativa dragningar**

I det inledande utredningsarbetet framfördes synpunkter på att Hamnbanan och dess trafik måste ses i ett större sammanhang. En helhetsbild av både gods- och persontransporter på Hisingen efterfrågades. Många ville se en beskrivning av varifrån godset kommer, vilken väg det tar till Hamnbanan och hur det fördelas på de olika järnvägstråken. Några förde också fram synpunkten att förstudien borde ta med möjligheten till persontrafik på Hamnbanan. Även sårbarhetsperspektivet har framförts och betydelsen av en reservväg över älven för godstrafiken. Möjligheter till alternativa dragningar av Hamnbanan har också efterfrågats. Olika dragningar ger olika påverkan för det omgivande järnvägssystemet och detta lyftes därför med i utredningen.

### **3.3 Järnvägssystemet runt Hamnbanan påverkar förutsättningarna för en utbyggnad**

Förstudien avgränsades från början fysiskt till Hisingen. Avgränsningen visade sig vara för snäv för att kunna resonera om hur trafiken på Hamnbanan påverkas av och påverkar det omgivande järnvägnätet

och den ändrades därför från en geografisk avgränsning till en funktionell. Utredningsområdet vidgades och förslagshandlingen inkluderar nu även olika lösningar på älvförbindelse för både hamntrafiken och Bohusbanan samt kopplingen till Sävenäs.

### **3.4 Säkerhetsfrågor och olycksrisker**

Banverket har haft särskilda diskussioner med räddningstjänsten om hur frågan om transporter av farligt gods ska hanteras. Räddningstjänsten framförde tidigt i arbetet att dagens lösning med farligt gods längs älvstranden medför risker och begränsar utvecklingsmöjligheterna på Norra älvstranden. Särskilt samråd hölls därför för att diskutera olika lösningar och då särskilt med tanke på tunnelloösningar. Räddningstjänsten menar att en tunnelloösning, under förutsättning att den reserveras för godstrafik, kan vara en bra lösning för transporter av farligt gods. Vid en olycka begränsas de negativa konsekvenserna för omgivningen. En nackdel är dock att återställningsarbetet efter en olycka kan ta mycket lång tid. En tunnelloösning får därför effekter på godstransporternas sårbarhet. Referensgruppen utökades med räddningstjänsten under våren 2005 bl a mot bakgrund av diskussionen om farligt gods.

### **3.5 Det är viktigt att hitta åtgärder för att möta kapacitetsbehovet på kortare sikt**

Godstransporterna har de senaste åren ökat snabbare än prognoserna och om inget görs kommer kapacitetstaket att nås redan inom några år. Göteborgs hamn har därför framfört synpunkten att det är nödvändigt att förbättra kapaciteten i det befintliga systemet för att klara kapaciteten i ett kortare perspektiv. För att hantera detta startades under hösten 2005 ett särskilt arbete med att sammanställa kapacitetshöjande åtgärder i den befintliga anläggningen. De första åtgärderna är ombyggnad av Älvsborgs- och Skandiabangården vilket redovisas i särskild underlagsrapport.