



Yttrande över järnvägsutredning för Hamnbanan, dubbelspår Eriksbergsmotet – Pölsebobangården

En snar utbyggnad av Hamnbanan med dubbelspår inklusive ytterligare en Marieholmsbro över Göta älv är den viktigaste infrastrukturensatsningen med koppling till Göteborgs hamn och västra Hisingen. Den lösning som bör väljas på sträckan Eriksbergsmotet – Pölsebo är alternativ T. Denna satsning ger nödvändiga förutsättningar för att skapa goda miljöer för boende i området och att kunna fortsätta det hittills så framgångsrika arbetet med att flytta godstransporterna från väg till järnväg.

Dubbelspåret behövs snarast

Göteborgs hamn är Nordens största hamn. 60 procent av Sveriges containertrafik och 25 procent av landets utrikeshandel går via Göteborgs hamn. En allt större del av trafiken till och från hamnen går med järnväg. Hamnbanan är därmed en av landets viktigaste järnväglänkar. Redan med dagens trafiknivå råder kapacitetsbrist.

Hamnbanan i Göteborg är ett av Sveriges mest frekventerade godsstråk med dagliga godspendlar mellan Göteborgs hamn och drygt 25 städer i Sverige och i Norge. Att transportera gods på järnväg från ett antal städer i landet är en målmedveten satsning, som har resulterat i att andelen transporter på järnväg har ökat markant de senaste åren. Hamnens järnvägspendelsutveckling är ett värdefullt bidrag för att uppnå de nationella klimatmålen genom att minska utsläppen från godstransporterna. Bara under år 2010 undveks utsläpp av 50 000 ton koldioxid genom att gods till Göteborgs hamn gick på järnväg i stället för på landsväg. En utveckling av Hamnbanan är en grundförutsättning för att gods på järnväg ska kunna öka ytterligare.

För att en större andel av godset ska kunna transporteras på järnväg, behöver det därför ske en utbyggnad av Hamnbanan till dubbelspår. Hamnbanan är också en viktig försörjningslänk till industrierna på Västra Hisingen.

Det är dock viktigt att utbyggnaden sker på ett sätt som är långsiktigt hållbart med avseende på omgivningspåverkan och samhällsutvecklingen i området runt banan. Detta innebär att det alternativ som ger minst negativ omgivningspåverkan och barriäreffekt också bör vara det fortsatta huvudalternativet.

Miljöaspekter

I utredningen presenteras tre olika utbyggnadsalternativ där samtliga alternativ är likvärdiga ur trafikeringsynpunkt, dvs. de skiljer sig inte vad gäller kapacitet på banan. Det som däremot skiljer alternativen åt är konsekvenser i form av exempelvis barriäreffekt, omgivningspåverkan i form av buller och vibrationer och påverkan under byggtiden.

Barriäreffekt

Barriäreffekten och begränsningarna på samhällsutvecklingen i området är minst med alternativ T. Dagens situation med den barriär, såväl fysiskt som störnings- och riskmässigt, som Hamnbanan utgör skulle i princip försvinna i en stor del av området. Vid val av alternativ B och BÖ kommer dessa istället att kvarstå eller till och med öka i vissa delar, med alternativ B som det allra sämsta.

En utredning om omgestaltning av befintliga kontorsbyggnader i direkt anslutning till Hamnbanan väster om Säterigatan, bör göras då den nu tillsammans med Hamnbanan bildar en barriär mellan Krokängsparken och Västra Eriksberg. Om Hamnbanan flyttas till enligt alternativ T ger detta möjligheter till nya samband.

Omgivningspåverkan

Störningar till omgivningen (t ex buller) är minst med utbyggnadsalternativ T.

I de delar av området där spåren går i tunnel kommer exempelvis bullerproblemen i princip helt att försvinna. Antalet lägenheter som, efter utbyggnaden, bedöms få nivåer över riktvärdena förväntas därför bli nästan hälften så många i alternativ T som i övriga alternativ. De positiva effekterna av tunneln på bullernivåerna är dessutom avståndsneutrala i motsats till exempelvis bullerskärmar som planeras i övriga alternativ vilka bara ger effekt i ett område närmast bakom skärmen.

Även vad gäller vibrationer bedöms utbyggnadsalternativ T medföra en bättre situation än övriga alternativ.

Krokängsparken och Bratteråsberget

Områden med höga naturvärden som berörs är Krokängsparkens ädellövskog med dess grova och gamla träd, framförallt ekar.

Utbyggnadsalternativ T skulle kunna innebära att Krokängsparken kan utvecklas till en mer attraktiv park att vistas i och därmed komma att utgöra en bra och tyst rekreativ miljö för närboende. Dagens miljö i parken är starkt präglad av buller från Hamnbanan. Om detta minskar blir parken mer attraktiv, samtidigt som man får kontakt mellan parken och älvsområdet. I övriga alternativ kommer parken i högre grad än idag utsättas för buller och andra störningar från järnvägen.

I den aktuella korridoren som Trafikverket märkt ut ingår ungefär halva delen av Krokängsparken, samt hela sträckningen av Bratteråsberget. För Bratteråsberget är det ur natur- och landskapssynpunkt viktigt att se hur tunnelmynningen möter omgivningen, speciellt vid en ny sträckning av järnvägen.

Vad gäller Krokängsparken i alternativ T är det fortfarande oklart hur mycket mark som kommer att tas i anspråk för en tunnel. Ett omkring 20 meter brett stråk behövs för att kunna göra tunneln, men läge och längd för denna är oklar. Park- och naturnämnden har en rad synpunkter om vad som ska ingå i den framtida planeringen. Trafikverket bör därför tidigt ta direktkontakt med park- och naturförvaltningen för att diskutera genomförandefrågorna.

Sociala aspekter

Möjlighet till möten

Det är stora skillnader i den socioekonomiska strukturen mellan områdena norr och söder om Hamnbanan, exempelvis i inkomst- och utbildningsnivåer och ohälsotal.

Det är viktigt att den fysiska planeringen minskar dessa socioekonomiska klyftor genom att skapa goda möjligheter till samband mellan områdena, så att gamla och nya områden kan berika varandra genom att göra olika mötesplatser lätt tillgängliga. Det är betydelsefullt inte endast för den närmaste omgivningen utan även för områden längre bort, som Biskopsgården.

Det är viktigt att välja det alternativ som har bäst förutsättningar att minska barriäreffekter och skapa bra samband och kopplingar. Det innebär att människor då har lättare att röra sig mellan olika delar till fots eller cykel, vilket skapar möjligheter till möten.

Göteborgs Stad bedömer att tunnelalternativet ger bättre möjligheter att bygga ihop området i söder med norra delen och att förbättra sambanden mellan dessa områden.

Fotbollsplanen som finns idag i Krokängsparken kommer att påverkas i alternativ T. Det är inte nödvändigt att fotbollsplanen med tillhörande byggnad förläggs i befintligt läge i Krokängsparken. Den nya yta som uppkommer då betongtunneln höjer upp marken till samma nivå som Säterigatan kan skapa en bra mötesplats för boende i närområdet och vara en lämplig plats för bollplanen. På detta sätt kan även Krokängsparken och Bratteråsberget knytas samman.

Barnperspektiv

På centrala Eriksberg brister det i tillgång på nära grönytor inom fem minuters gångavstånd. Det är betydelsefullt för alla men särskilt viktigt för barn. Utbyggnad enligt tunnelalternativet T ger de boende bättre tillgång till park- och grönytor i Krokängsparken än B-alternativet. Tunnelalternativet skapar dessutom möjlighet att utvidga Krokängsparken, som i ökad utsträckning kan användas som rekreations- och mötesplats för de boende genom att järnvägens direkt störande inverkan med buller och vibrationer bedöms kunna minska. För de lite äldre barnen och ungdomarna innebär det lättare tillgång till bollplaner och andra friytor. Samtidigt skapar tunnelalternativet en högre grad av trygghet för barnens föräldrar.

Säkerhet

Riskenivån för kringboende och samhället i övrigt bedöms bli lägre i en tunnel jämfört med öppna spårsträckningen. Alternativ T med den längsta tunnelsträckningen är därmed bäst lösning ur denna aspekt.

Ekonomi

Kostnadsjämförelse

Alternativen BÖ och T har kostnadsberäknats enligt den s.k. successivprincipen av Trafikverket. Beräkningsmetoden syftar till att hantera osäkerheter i kalkylerna och ger ett intervall, som kostnaden ska hamna inom. En brist är att alternativ B inte kalkylerats på detta sätt. Utredningen anger bara att kostnaden blir lägre än för BÖ.

Kostnadsintervallet för alternativ BÖ har beräknats till mellan 600 och 900 mnkr med ett medelvärde på 700 mnkr. Kostnaden för alternativ T har beräknats till mellan 750 och 1150 mnkr med ett medelvärde på 950 mnkr.

Ett detaljplanearbete för bostäder och verksamheter vid Säterigatan startade 2003. Ett förslag togs fram som tog hänsyn till ett eventuellt dubbelspår genom en korridor som rymde befintlig Hamnbana och ett ytterligare spår. Diskussioner har därför förts mellan Trafikverket och staden kring hur parternas olika intressen skulle kunna samverka. Syftet var att finna lösningar som bygger bort den barriär som Hamnbanan idag utgör och därmed skapar förutsättningar för en exploatering av området.

Dessa diskussioner har nu lett till att kommunen har skrivit under en avsiktsförklaring. Den baseras på att de medel (150 miljoner kronor i 2009 års priser) som i detaljplaneförslaget var kalkylerade för en överdäckning av Hamnbanan, istället används till medfinansiering av en utbyggnad av dubbelspårig järnväg delvis förlagd i bergtunnel, under förutsättning att föreslagen exploateringsgrad kan behållas inom området.

Alternativ T uppfyller detta krav. Alternativ T ger dessutom förbättringar vid ytterligare områden.

Investeringsramar

Staten har i Nationella planen för transportsystemet 2010-2021 avsatt ca 2,5 miljarder kr för Hamnbanan och Marieholmsbron. Medlen finns tillgängliga enligt planen först perioden 2016-2018. Med tre års byggtid finns det således risk för att Hamnbanan inte får den nödvändiga kapacitetsökningen förrän 2019.

Det är därför viktigt att byggandet kan komma i gång tidigare än 2016. Göteborgs Stad har genom beslut 2010-03-03 förklarat sig beredd att medverka i förskottering tillsammans med Västra Götalandsregionen. För att inte försena igångsättandet pågår ett samtal om hur en tidigare finansiering kan komma till.

Alternativval

Alternativ T innebär minsta miljöpåverkan på sikt

Järnvägsutredningen omfattar tre korridoralternativ (B, BÖ och T) som jämförs mot nollalternativet, som innebär att ingen ny järnväg byggs. Alternativerna och dess konsekvenser enligt järnvägsutredningen beskrivs på ett bra sätt. Ett stort antal bilagor redovisar konsekvenserna av alternativen ur olika tekniska aspekter på ett tillfredsställande sätt.

Nollalternativet (ingen utbyggnad) innebär att dagens kapacitetsbegränsning kvarstår. Det uppfyller därmed inte de mål som Trafikverket och även Staden har kring tillgängligheten till hamn och industri. Nollalternativet medför också att barriäreffekten inte minskar och problemen med buller och risker kvarstår.

B (Befintlig) innebär dubbelspårsutbyggnad i befintlig sträckning. Detta alternativ medför att barriäreffekten ökar pga ökad trafik samt att det blir dubbelspår. Miljöproblemen, främst i form av buller, ökar och omfattande åtgärder krävs för att få acceptabla bullernivåer. Individrisken längs spåren ökar pga ökade transporter. Alternativet innebär endast mindre intrång i Krokängsparken och även under byggtiden kan konsekvenserna reduceras då byggnation sker i befintlig järnvägskorridor.

BÖ (Befintlig med Överdäckning) är samma som B men med en ca 250 m lång överdäckning över spåren öster om Bratteråsberget. Alternativet ger bättre förutsättningar än B för nuvarande boendemiljö inom den sträcka som överdäckas. En överdäckning är även bättre ur risksynpunkt, medan konsekvenserna i övrigt är desamma som i alternativ B.

T (Tunnel) innebär att dubbelspåret till stor del förläggs i tunnel i ny sträckning norr om nuvarande spår. Detta alternativ innebär förbättrad boendemiljö på stora delar av sträckan. Genom att järnvägen till stor del går i tunnel reduceras påverkan från buller och tillgängligheten mellan de norra stadsdelarna och älvstranden blir betydligt bättre. Krokängsparken får en betydligt bättre rekreativmiljö. I de delar som inte förläggs i tunnel kvarstår dock problem med boendemiljön pga buller och risk finns även för stomljud i anslutning till tunneln. Tunneln kan medföra påverkan på bevarandevärdet i Krokängsparken då ett antal äldre träd behöver tas bort. På sikt bedöms dock alternativet medföra små konsekvenser för olika arters möjlighet till spridning och även tillgängligheten bedöms förbättras. Tunnelalternativet ger störst konsekvenser under byggtiden med omfattande sprängning, försämrad tillgänglighet och risk för grundvattensänkning.

Sammanfattande analys

Alla tre utbyggnadsalternativen uppfyller transportmålen för Hamnbanan. Alternativ B är billigast och enklast att genomföra, tätt följt av BÖ. Dessa alternativ innebär också mindre ingrepp under byggtiden men i stället större miljökonsekvenser under den framtida drifttiden. Alternativ T blir dyrare och tar längre tid att genomföra, men har i jämförelse betydande fördelar ur störnings- och risksynpunkt. Kostnadsskillnaden kompenseras genom de 150 mnkr som exploatörerna av området vid Säterigatan är

beredd att bidra med. Vid en sammanvägning av för- och nackdelar blir Göteborgs Stads slutsats att alternativ T förordas. Detta har också varit remissinstansernas samfällda åsikt.

Det är nödvändigt att järnvägstrafiken till och från hamnen ska kunna gå på befintligt spår under byggtiden. Alternativ T underlättar detta genom att sträckningen ligger skiljd från nuvarande bana.

Hamnbanan måste vara så robust och tillgänglig som möjligt. Det är därför viktigt att Trafikverket håller frågan om en dubbelspårstunnel eller två enkelspårstunnlar öppen så länge som möjligt i processen för att vid lämplig tidpunkt kunna besluta vilken lösning som är lämpligast.

Vidare bör Trafikverket arbeta med en sänkning av spåret från tunnelns östra mynning och österut för att brygga över den barriäreffekt som nu råder.

Dessutom är det nödvändigt att ljud och vibrationsdämpande åtgärder vidtas för att minska den störning som många boende längs spåret upplever främst nattetid pga den ökande trafiken.

För närvarande nyttjas inte järnvägspåret till Ryahamnen. Med tanke på kommande utveckling inom Ryahamnsområdet, bland annat med en bioförgasningsanläggning, är det viktigt att utbyggnaden av dubbelspår på Hamnbanan även fortsättningsvis möjliggör järnvägsspår fram till Ryahamnen. Det är därför mycket positivt att Trafikverket har som förutsättning att Pölsebobangården ska finnas kvar för att möjliggöra järnvägstrafik till Skarvik och Rya.

Göteborg den 8 juni 2011

GÖTEBORGS KOMMUNSTYRELSE

Anneli Hulthén

Karin Lange