



Trafikverket
Att: Eva Andersson och Bo Lindgren

Göteborg 2011-06-14

Dnr: 10-183.22

GRs yttrande över ”Utställning och remiss av järnvägsutredning med miljökonsekvensbeskrivning för dubbelspår på Hamnbanan, Göteborg, delen Eriksberg-Pölsebo”

På sammanträdet med GR:s styrgrupp för miljö och samhällsbyggnad den 26 maj 2011 antogs förslag till yttrande över ”Utställning och remiss av järnvägsutredning med miljökonsekvensbeskrivning för dubbelspår på Hamnbanan, Göteborg, delen Eriksberg-Pölsebo”. Bifogar yttrandet samt protokollsutdrag.

Med vänlig hälsning
Göteborgsregionens kommunalförbund
Planering

Georgia Larsson



Utdrag ur protokoll (§10) från sammanträde med styrgruppen för miljö och samhällsbyggnad den 26 maj 2011

§ 10. Förslag till yttrande över ”Utställning och remiss av järnvägsutredning och miljökonsekvensbeskrivning för dubbelspår på Hamnbanan, Göteborg, delen Eriksberg - Pölsebo

Handlingen var utskickad med kallelsen och ansågs därmed föredragen.

Styrgruppen beslöt

att godkänna förslag till yttrande, daterat 2011-05-13

Göteborg 2011-06-14

Rätt utdraget intygar:-----

Georgia Larsson

Till
Styrgruppen för miljö och samhällsbyggnad

Förslag till yttrande över ”Utställning och remiss av järnvägsutredning med miljökonsekvensbeskrivning för dubbelspår på Hamnbanan, Göteborg- delen Eriksberg-Pölsebo

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) har i skrivelse från Trafikverket daterad 2011-04-19 beretts tillfälle att yttra sig över rubricerad remiss.

Utredningen finns att hämta på www.trafikverket.se/hamnbanan.

Förslag till yttrande, daterat 2011-05-13, har upprättats.

Styrgruppen för miljö och samhällsbyggnad föreslås besluta

att godkänna förslag till yttrande, daterat 2011-05-13

Göteborg 2011-05-13

Ylva Löf

/Georgia Larsson

Förslag till yttrande över ”Utställning och remiss av järnvägsutredning med miljökonsekvensbeskrivning för dubbelspår på Hamnbanan, Göteborg, delen Eriksberg – Pölsebo”

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) har i skrivelse från Trafikverket daterad 2011-04-19 beretts tillfälle att yttra sig över rubricerad remiss.

Bakgrund och syfte

Göteborgs hamn och industrierna på Hisingen efterfrågar allt mer godstransporter på järnväg. Hamnbanan, som är den enda spårförbindelsen mellan hamnen och övriga landet, är för närvarade enkelspårig och har kapacitetsbrister. Trafikverket utreder nu en utbyggnad av Hamnbanan till dubbelspår i Göteborg. Projektet finns med i den nationella planen för transportsystemet 2010-2021.

Syftet med dubbelspårsutbyggnaden av Hamnbanan är att säkerställa kapaciteten för framtida transporter på järnväg till och från Göteborgs hamn, raffinaderierna och övrig industri på Västra Hisingen. Dubbelspårsutbyggnaden ska även åtgärda barriäreffekter för markanvändningen på Norra Älvstranden och minska sårbarheten med ny bro över Göta Älv.

Sammanfattning

Utbyggnaden av Hamnbanan har delats in i fem olika etapper (se bild nedan). De övriga fyra etapper är: ny järnvägsbro över Göta älv, Kvillebangården, sträckan Kvillebangården-Eriksbergsmotet samt sträckan Pölsebobangården-Skandiabangården.

För den ny aktuella etappen mellan Eriksbergsmotet och Pölsebangården har en järnvägsutredning genomförts. Järnvägsutredningen är i ett tidigt planeringsskede vars syfte är att välja framtida utredningskorridor.



Figur 1.4 Hamnbanas fem etapper. Svart ring markerar aktuell etapp.

Utredningsalternativ

I järnvägsutredningen presenteras två utbyggnadsalternativ: nytt dubbelspår i befintlig sträckning eller i tunnel strax norr om nuvarande Hamnbana.

Utredningen innefattar tre korridoralternativ som betecknas B, BÖ och T.

- B innebär en dubbelspårsutbyggnad i befintlig sträckning, där ett nytt spår läggs strax norr eller söder om det befintliga spåret. Kostnaden för alternativ B blir lägre än för alternativ BÖ, som inkluderar en överdäckning, för övrigt är alternativ B och BÖ likvärdiga.
- BÖ är i princip samma som B men inkluderar en 250m lång överdäckning över spåren direkt öster om Bratteråstunneln. Kostnadsintervallet för alternativ BÖ har beräknats till mellan ca 600 och 900 Mkr med ett medelvärde på ca 700Mkr.
- T utgörs av dubbelspår i ny sträckning norr om nuvarande spår, i tunnel. Kostnadsintervallet för alternativ T har beräknats till mellan ca 750 Mkr och 1 150 Mkr med ett medelvärde på 950 Mkr.

I järnvägsutredningen jämförs utredningsalternativen men ett nollalternativ, som innebär att ingen ny järnväg byggs på aktuell sträcka.

Kansliets kommentarer

GR ser positivt på Trafikverkets arbete med Hamnbanan då Göteborgs hamn utgör Nordeuropas viktigaste hamn och är av nationell strategisk betydelse för godstransporterna. Ur ett regionalt perspektiv är det viktigt att godsflödena till och från hamnen fungerar på ett tillfredsställande sätt.

GR har antagit mål och strategier med fokus på hållbar regional struktur -

Uthållig tillväxt. En av målsättningarna är att den regionala kärnan ska stärkas med ytterligare 40 000 arbetsplatser och 30 000 boende fram till 2020. Vikten av en attraktiv och lättillgänglig regionkärna, till vilken området längs Hamnbanan hör, är av central betydelse för hela Göteborgsregionens utveckling. Ett annat viktigt mål i *Uthållig tillväxt* är att Hamnbanan ska vara utbyggd i nytt läge senast 2020.

Hamnbanan passerar ett expansivt område med stora möjligheter till stadsutveckling till gagn för hela Göteborgsregionens utveckling. Samtidigt är tillgängligheten till Göteborgs hamn och övriga industriområden av största vikt för svensk ekonomi. Såväl stadsutvecklingen som de ökande godsflödena ställer krav på effektiva transportlösningar.

GR har genom målen i *Uthållig tillväxt* och överenskommelserna i antagen *Strukturbild för Göteborgsregionen* uttryckt den långsiktiga visionen av Göteborgsregionen som en attraktiv, hållbar och växande region. En ökad befolkning och en fortsatt regionförstoring ställer höga krav på en långsiktigt hållbar infrastruktur som begränsar miljöpåverkan. Utvecklingen måste säkras genom att bl.a. kapaciteten i järnvägssystemet ökar.

Hamnbanan utgör idag, tillsammans med Lundbyleden som löper parallellt med Hamnbanan, starka inslag i den regionala kärnan och bidrar till transportkorridorens barriäreffekt. En fortsatt samordning längs stråket är en förutsättning för en god helhetslösning som i sin tur stödjer de regionala målsättningarna om en hållbar regional utveckling.

Ur ett regionalt perspektiv och med stöd i tidigare nämnda målsättningar för utvecklingen av den regionala strukturen förordar GR en fortsatt utredning i linje med alternativ T.