

Järnvägsutredning med miljökonsekvensbeskrivning

Hamnbanan Göteborg Dubbspår Eriksbergsmotet – Pölsebobangården

Utställningshandling 2011-02-10

UNDERLAGSRAPPORT – SAMRÅD UNDER JÄRNVÄGSUTREDNINGEN



Hamnbanan Göteborg

Dubbelspår Eriksberg-Pölsebobangården



**Underlagsrapport:
Samråd under järnvägsutredningen**

2011-02-10

Denna rapport ingår som underlagsrapport till Utställningshandling – Järnvägsutredning med miljökonsekvensbeskrivning Hamnbanan Göteborg Dubbelspår Eriksbergsmotet – Pölsebobangården.

Projektledning Eva Andersson

Trafikverket
Investering Väst Göteborg
405 33 Göteborg

Telefon: 0771-921 921
E-post: registrator.goteborg@trafikverket.se
www.trafikverket.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, samrådsmöte och samrådsutställningar på fem olika platser i Göteborg. Viss information har också kommunicerats till organisatören för facebookgruppen ”Nya Hamnbanan skövlar Krokängsparken” som i sin tur har kommunicerat vidare till gruppens 500 medlemmar,

Annonsering har gjorts i GP och Tidningen Hisingen vid ett par tillfällen inför och under samrådsutställningen och samrådsmötet med målet att informera om utredningen, syfte och vad den innebär, varför vi gör den och hur man som allmänhet kan vara med och påverka

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 järnvägsutredningens inriktning och innehåll

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.
- Många har tagit upp möjligheten att frigöra befintlig hamnana och förlägga den ”någon annans”.
- Järnvägsutredningens avgränsning av utredningsområdet behövde utvidgas för att kunna klarlägga om vilket område som behövs under en byggperiod.
- Frågan om transporter av hur det farliga godset ska hanteras behövde belysas.
- Göteborgs hamn har framfört nödvändigheten att infrastrukturen förstärks både för miljön och robusthetens skull. De anser det viktigt att minimera buller och risker för närboende och föredrar därför tunnelalternativet. Dessutom anser de att ombyggnaden även fortsättningsvis skall möjliggöra järnvägstrafik till Ryahamnsområdet.
- Länsstyrelsen har framfört att kap 3, 4 och 5 är i stort sett tillfylles för utredningsskedet. För kap 6 bör kompletteringar göras för inventering av vägbuller, stomljud, fladdermöss, ”gamla”träd samt att kompensation och skadebyggande åtgärder för bevarande av aktuella arter utreds i samband med dispens förfarandet. Maxbuller bör beskrivas. Länsstyrelsen anser att åtgärder bör sikta på att klara riktvärdena för buller. Viktigt är möjligheten att på lång sikt skapa en god stadsmiljö med minskade barriäreffekter och störningar i park och bebyggda områden inklusive beaktande av återväxt av träd i Krokängsparken. En samhällsekonomisk beräkning och värdering bör genomföras för att ge en rättvisare bild av de ekonomiska förutsättningarna.
- Göteborgs stad, Miljöförvaltning har framfört synpunkter beträffande redovisning av bullernivåer och de åtgärder som kommer att genomföras. Bullerkartor för maxnivåer bör redovisas. Dessutom tycker de att åtgärder vid tunnelpåslag och öppna schakt bör beskrivas. Transporter under byggtiden bör planeras så minimal störning sker.
- Genom informationsutställningarna har allmänheten blivit mer medvetna om vad som är på gång. Negativa reaktioner har kommit från boende längs den befintliga banan, framför allt från de boende i Platån, Västra Eriksberg och Pölseboområdet, och vid Krokängsparken, avseende buller vibrationer och transporter av farligt gods.

Innehållsförteckning

1	Samråd med externa parter	5
1.1	Samråd med länsstyrelsen	5
1.2	Samråd med Göteborgs Stad	5
1.3	Samråd med Göteborgs Hamn	5
1.4	Samråd med räddningstjänsten	5
1.5	Information till politiker, politiska nämnder och styrelser	6
1.6	Samråd med Shell Raffinaderi AB	6
2	Samråd med allmänheten	6
2.1	Informationsutställning och samrådsmöte	6
2.2	Informationsmaterial, annonsering, brev ,pressmeddelande	7
2.3	Information via www.trafikverket.se/hamnbanan	7
2.4	Synpunkter från allmänheten	7
3	Frågor som väckts under samrådet.....	13
3.1	Järnvägsutredningen skall presentera möjligheter till alternativa dragningar inom redovisade korridorer	13
3.2	Miljö i närområdet	13
3.3	Säkerhetsfrågor och olycksrisker	13

BILAGA

Sändlista - Samråd myndigheter, företag och organisationer

1 Samråd med externa parter

1.1 Samråd med länsstyrelsen

Startmöte har hållits med länsstyrelsen då Trafikverket bereddes möjlighet att beskriva situationen för kapaciteten på Hamnbanan och förstudiens upplägg. Avgränsningar av arbetet och viktiga frågor diskuterades också. Trafikverket har också beretts möjlighet vid två tillfällen att informera om utredningsarbetet.

1.2 Samråd med Göteborgs Stad

I utredningen har regelbundna möten hållits med representanter för Göteborgs Stad. Syftet har varit att kontinuerligt informera om och förankra utredningsarbetet men också att få relevant information och underlag för arbetet. Gruppen har haft fyra möten

Samordning inför den gemensamma samrådsutställningen för allmänheten (programsamråd resp. järnvägsutredning) har skett vid fyra tillfällen.

1.3 Samråd med Göteborgs Hamn

Trafikutvecklingen för gods till och från hamnen har diskuterats med företrädare för hamnen. Även frågan hur Hamnbanan trafikeras idag (växlingsrörelser, rangering, lokväxling mm) har diskuterats. Diskussionerna har visat på osäkerheten om hur starkt hamnen utvecklas i framtiden.

GHAB anser att det är nödvändigt att infrastrukturen till Göteborgs hamn förstärks med dubbelspår på Hamnbanan. Ytterligare ett spår förbättrar såväl tillgängligheten som robustheten för järnvägstransporter till och från hamnen. Det är angeläget att utbyggnaden kommer igång inom en mycket snar framtid.

GHAB instämmer att det är ett måste att järnvägstrafiken till och från hamnen ska kunna gå på befintligt spår under byggtiden.

GHAB anser att en viktig målsättning i projekt kopplade till utbyggnad av dubbelspår på Hamnbanan är att minimera buller och risker för närboende. GHAB tror att Hamnbanans framtid på så sätt säkerställs på överskådlig tid. I detta tidiga skede av järnvägsutredningen bedömer GHAB att alternativ T, dvs. dubbelspår i ny Tunnelsträckning, har störst möjlighet att minimera buller och risker för närboende.

För närvarande nyttjas inte järnvägsspåret till Ryahamnen. Med tanke på kommande utveckling inom Ryahamnsområdet, bland annat en bioförgasningsanläggning, anser GHAB att det är viktigt att utbyggnaden av dubbelspår på Hamnbanan även fortsättningsvis möjliggör järnvägsspår fram till Ryahamnen.

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, 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. Räddningstjänsten har genom flera sammankomster medverkat i analysarbetet gällande risker.

1.5 Information till politiker, politiska nämnder och styrelser

Trafikverket har informerat om Järnvägsutredningen och de beslut som ledde fram till denna, vid ett kommunstyrelsesammanträde och vid ett nämndsammanträde i fastighetsnämnden. I Trafiknämnden har frågan informerats om, men utan deltagande från trafikverket. Informationsunderlag har sänds ut till politiska grupper. 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
- Miljökonsekvenser för djur och natur
- Säkerheten under samt längden på genomförandeperioden (byggtiden)
- Vem som äger marken, hur mycket den är värd

1.6 Samråd med Shell Raffinaderi AB

Shell har via telefon meddelat att delen Eriksberg-Pölsebo inte är lika intressant som fortsättningen väster om Älvsborgsbron (Pölsebo –Skandia bangården). De avstår därför med samrådsyttranden för denna delen, men vill ha remissunderlaget sig tillsänt.

2 Samråd med allmänheten

2.1 Informationsutställning och samrådsmöte

En informationsutställning togs fram för att informera om att arbetet startat och om syftet med järnvägsutredningen. Utställningen samordnades med Göteborgs stads programsamråd för området. Utställningen redovisade också en översiktlig tidplan för arbetet med en uppmaning om att lämna synpunkter.

Utställningen ställdes ut på Älvrummet i Göteborg, på Stadsbyggnadskontoret, Göteborg Stad och i Lundby medborgarkontor under perioden 2010-10-27 till 2010-12-08 samt på Bräckeskolan i Lundby. Utställningarna bemannades fem (5) gånger, 27/10 kl 15.00-18.30, 28/10 kl 17.00-19.00, 31/10 kl 12.00-14.00, 2/11 kl 17.00-19.00, 18/11 kl 15.00-18.00. Ca 10-20 personer kom till varje bemannat tillfälle i Älvrummet.

Samrådsmötet som hölls den 10 november kl 17.00 i Bräckeskolans Aula väckte stort intresse, dit kom ca 160 personer.

På dessa informationstillfällen och samrådsmöte diskuterades bland annat

- hur mycket trafik Hamnbanan och dess omgivningar tål.
- om man kan köra både persontåg och godståg på Hamnbanan.
- hur stor del av godset som går på väg respektive järnväg.
- varför dieselloken står uppställda på Pölsebo bangård med motor igång så länge.
- vilka buller/vibrationsmätningar som gjorts.
- vilka säkerhetsavstånd som gäller vid bostäder (befintliga resp. vid nybyggnad).
- om kommunen har bestämt sig, hur kan vi då påverka?

2.2 Informationsmaterial, annonsering, brev, pressmeddelande

En informationsfolder togs fram och trycktes i cirka 700 exemplar. Dessa har distribuerats på möten och vid utställningarna. Utöver detta har utredningen presenterats via fyra olika rollups.

Annonsering har skett i GP den 2010-10-13 och 2010-10-26 samt i tidningen Hisingen den 2010-10-24 samt 2010-10-31.

Information om utredningen har även skickats till organisatören för facebook gruppen ”Nya Hamnbanan skövlar Krokängsparken” som i sin tur har vidare befordrat informationen till gruppens cirka 500 medlemmar.

Brev skickades till andra organisationer och verksamheter för att informera om utredningen, samrådsmötet, möjligheten till särskilt samråd efter begäran och med en önskemål om att få in synpunkter. Se sändlista i bilaga.

Pressmeddelande skickades ut till lokal media inför samrådsmötet den 10 november 2010.

2.3 Information via www.trafikverket.se/hamnbanan

Projektet har haft en egen projektsida på Trafikverkets hemsida där arbetet beskrivits översiktligt. Där har man kunnat följa projektets arbete då projektsidan har uppdaterats regelbundet med senaste nytt. På projektsidan har även allt informationsmaterial samt tidigare material från förstudien 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 under utställningstiden.

Från: Ann-Marie Wallermark

Ämne: Dubbla spår, 70 km/t och godståg var sjätte min, det är målet för Hamnbanan. Hur kan byggnadsnämnden godkännt alla dessa bostäder så nära Hamnbanan, nu senast ”Platån” och ”Porslinsfabriken”? En del godsvagnar består av tankar med farligt gods dessutom. Som nypensionerad lärare undrar jag över Taubeskolan och den fina lekplatsen i Färjenäsparken. Vet inte den högra handen vad den vänstra gör? Vad blir det för framtid? Skulle inte Göteborg vara en trygg stad?

Svar: Beträffande byggnadsnämndens beslut hänvisar Trafikverket till byggnadsnämnden.

Från: Bengt Svensson

Ämne: Varför lägger man inte om trafiken på Säterigatan till Bratteråsbackens ej exploaterade område så att man kan lägga banan i tunnel vid befintligt läge men inte så djupt.

Svar: Skall diskutera förslaget med Göteborgs stad som ansvarar för trafikplanering, detaljplaner och var det skall få finnas hus (detaljplaner).

Från: Katarina Jonsson

Ämne: Kolla nödutgångarna nästa gång ni har information .

Svar: Ja det skall vi. Vi hade kollat antal, öppnat dubbeldörrar och kollat att inget hinder fanns i utrymningsvägarna.

Från: Kari Lindergren

Ämne: Tänk på våra barn under byggtiden och även efter banan är klar.

Svar: Ja, vi skall ha särskilda genomgångar om hur det skall se ut under byggtiden (i samband med att bygghandlingarna görs) samt i detalj redovisa hur det kommer att se ut efter det att utbyggnaden är klar. Även i järnvägsplanen har ni möjlighet att påverka med synpunkter och förslag som hjälper oss i vårt arbete.

Från: Ronny Lindergren

Ämne: Vi som bor i Pölsebo vill att man bygger modeller för plan B och T och visar upp för oss innan man går in i nästa skede.

Svar: Trafikverket kommer att göra skisser under arbetet med järnvägsplan.

Från: Siri Lindergren

Ämne: Att man bygger staket, plank och massa säkerhetsskydd så att inga barn på något sätt kan ramla ner i hålet som kommer komma medan bygget pågår. Förstör inte våran fina park!!

Svar: Ja, vi skall ha särskilda genomgångar om hur det skall se ut under byggtiden (i samband med att bygghandlingarna görs). Vi är tacksamma för alla synpunkter och förslag från er som hjälper oss i vårt fortsatta arbete.

Från: Sture Svensson

Ämne: Hur kan man dra en tåglinje genom Sveriges andra stad och inte dra den utanför stadskärnan är helt obegripligt. Vi lever på 2000tusalet och hamnbanan har ett riksintresse. Vad händer när den föreslagna sträckningen inte räcker om några år?

Svar: Utbyggnaden av hamnbanan beräknas kunna försörja Hamnen i ca 20-30 år. Hur behovet ser ut därefter vet vi inte idag.

Från: Gunnar Gran

Ämne: Min oro gäller vårt hus som fick grova skador i grunden när vägtunneln sprängdes fram. Grundmuren spräcktes p.g.a. vibrationer och grundvattenförändringar. Ett symboliskt skadestånd betalades ut som inte motsvarade skadorna. Kommer samma problem att uppstå med bygget av den nya tåg tunneln så kommer vårt hus förstöras. Min fråga, hur kommer Trafikverket m fl att förhindra detta vid tåg tunnelbygget, och framtida tågtrafik? Får vi som bor nära några garantier eller säkerheter eller skadestånd för skador på våra hus? Finns det utredningar och underlag hur man förhindrar grundvattensänkningar och hur kan man ta del av dem? Frågorna och oron är stora.

Svar: Trafikverket kommer att vid sätta maxgränser för vibrationer under byggtiden samt mäta att dessa följs. Vibrationer från framtida tågtrafik kommer att minimeras exempelvis genom speciella vibrationsmattor under rälen. Närboende kan få skadestånd om skador uppkommer under byggtiden. Under järnvägsplanen kommer Trafikverket att ta fram förslag för att förhindra ytterligare grundvattensänkningar. När de är gjorda kommer de att finnas på Trafikverket/Hamnbanans hemsida.

Från: Britta Carlberg Erlandsson

Ämne: Vi har tagit till oss reklamen om Norra Älvstranden som den goda staden och köpt hus här. Det verkar vara dålig planering. Man borde gjort industriområde s stället för bostäder. Förstår att vi inte kan prata med Er om detta, men det känns rätt hopplöst. Det handlar om våra bostäder, våra hem och vi känner oss lurade! Av pest eller kolera väljer jag Tunnelalternativen, ur tunnel till Älvsborgsbron.

Svar: Tack för din synpunkt.

Från: Emanuel Marcopoulos

Ämne: Vi på platån på Västra Eriksberg vill att tunneln dras ända ut till Älvsborgsbron. Vi tänker inte rösta för alt T. om inte den gör det. Vi håller på och samlar signatur.

Svar: Tack för din synpunkt.

Från: Hans Friberg

Ämne: Lagg ner Eriksbergsspåret. Satsa på Bohusbanan (all trafik över mark) Inga fördyrande tunnelarbeten, Köp in mark och knyt ihop spåren till Volvo, Skandiahamnen samt Ryaverken. Besparing. 1 Miljard?? Detta var hela mötets förslag.

Svar: Beträffande kostnader för andra sträckningar finns vissa underlag att få ur "Förstudie Hamnbanan" på Trafikverkets hemsida.

Från: Sune Lundgren

Ämne: Jag håller på plan B. Dubbelspår bredvid befintligt spår. Fler gångbroar över Pölsebobangården. Om Alternativ T väljs, kan fotbollsplanen flyttas till andra sidan klubbhuset nere i

svackan mot befintlig järnväg. Där är sankt, så man får dränera och fylla ut lite gran.

Svar: Tack för din synpunkt.

Från: Leena Laitinen

Ämne: Låt banan vara som det är. Det finns utrymme att öka trafiken. Bygg möjligen mötesspår för att kunna öka ännu mer.

Svar: Tack för din synpunkt.

Från: Bengt Stiernstedt

Ämne: Visa "Nollalternativet" då inga olyckor med farligt gods skett de sista hundra åren.

Svar: Tack för din synpunkt, nollalternativet är det som finns i dag.

Från: Susanne Josefsson

Ämne: Rita/visa upp modell ordentligt för allmänheten hur de olika alternativen ser ut. Innan beslut tas!!! Oerhört odemokratiskt att visa denna flummodell som visas 2010-10-31. Helt omöjligt att få en uppfattning om hur det kommer att se ut.

Svar: Trafikverket kommer att göra skisser under arbetet med järnvägsplan.

Från: Siamak Salarzadeh

Ämne: Miljö- och säkerhetsaspekten måste prioriteras när det gäller utbyggnad av hamnbanan. Buller och störningsåtgärder för kringliggande bostäder är därför inte tillräckligt, utan måste garantera säkerheten för de boende. Med detta sagt låter alt T i stadsplaneringen intressantast så länge man kan garantera säkerhet och minimal störning för de boende. Det gäller speciellt Pölsebobangården där det sker bostadsbygge nära banan. Om man skall bygga betongtunnel måste det göras så att den minimerar buller och vibrationer.

Svar: Tack för din synpunkt.

Från: Lage Reftel (representant PRO Lundby/Bjurslätt)

Ämne: - Kollektivtrafiken får EJ bli sämre (turtätheten och antal busslinjer).

- Farligt gods transporteras till stor del på järnväg säkerhetsavstånd såväl horisontellt som vertikalt mycket viktigt. Stor fara vid brand speciellt i tunnlar (vad säger Räddningsverket?).
- Gångvägar (måste) mellan Älvstranden och Eriksberg/Lundby centrum.
- Parkområdet får ej försämrats (obs K-märkt).
- Nytt möte önskas där man tar upp alternativ där man lägger tågbanan längs ringleden. Fördelar Ingen direkt bebyggelse och närhet till Industriområde.
- De flesta storstäder bygger en ring runt centrum, gäller både trafik och järnväg.

Svar: Räddningstjänsten, Storgöteborg har medverkat i planeringen och analysarbetet gällande risk.

Från: Kari Lindergren

Ämne: Om hamnbanan ska dras i tunnel i berget i Krokängsparken måste det bara helt säkert både under byggtiden och när allt är klart och barn kan ta sig fram utan risk. Flera daghem och en skola ligger i nära anslutning till bygget. Många barns skolväg går genom Krokängsparken.

Svar: Ja, vi skall ha särskilda genomgångar om hur det skall se ut under byggtiden (i samband med att bygghandlingarna görs) samt i detalj redovisa hur det kommer att se ut efter det att byggandet är klart.

Från: Kari Lindergren

Ämne: Hamngatan går genom mycket tätbebyggda områden där man nu också bygger mycket nya bostäder. Förvånande är att hamnen och Green Cargo inte kan redovisa mängden farligt gods som transporteras och där antalet transporter kommer att öka. Hur ställer sig Räddningstjänsten!! Vi som bor nära måste få reda på vad som transporteras och hur ofta. Det måste finnas en klar redovisning av allt gods som går genom dessa tätbebyggda områden. Vad händer t.ex vid ett klorutsläpp/olycka.

Svar: Det finns riktlinjer och anvisningar som skall följas både vid projektering, byggande och transporter. Räddningstjänsten, Storgöteborg har medverkat i planeringen och analysarbetet gällande risk.

Från: Sara Samuelsson

Ämne: Jag har några frågor angående Pölsebobangården i utbyggnaden av hamnbanan. Jag förutsätter att man kommer att välja tunnelalternativet då det andra alternativet verkar medföra för stora säkerhetsrisker och för stor miljöpåverkan (buller).

1. Hur kommer det sig att man väljer att inte bekosta en betongtunnel längs hela bangården? Hur mycket extra skulle det kosta?
2. Hur ska man tillse att bullernivån för oss boende efter mynningen inte blir för hög? Dvs vilka skyddsåtgärder kommer att vidtas, inte vilka mätningar man kommer att göra för att ha koll på bullernivån.
3. Vilken hastighet ska tågen hålla på Pölsebobangården? Eftersom en del är ovan jord antar jag att tågen måste sakta ner här för att minska bullret.
4. Hur kan du garantera säkerheten för den sträckning som är ovan jord? Skolbarn och boende kommer att befinna sig väldigt nära farligt gods och snabba tåg.
5. Hur kan man motivera att man inte tillser en god säkerhet och miljö längs hela nya hamnbanan och tvärtom lämnar ca 100 m ovan jord i tätbefolkat område där det dessutom byggs mycket bl a en skola? Jag har svårt att förstå hur man kan expandera på väldigt på Norra Älvstranden utan att samhället tar hela sitt ansvar för att säkerställa en god och säker miljö för oss boende.
6. Vilken tidshorisont har man på investeringar av denna art eftersom man inte anser sig kunna betala för en betongtunnel på ca 100 meter, som skulle göra satsningen fullständig för Eriksbergs vidkommande? Tar man inga hänsyn till samhällspåverkan? Genom att bygga en tunnel/betongtunnel hela vägen skulle man bygga ihop två områden av väldigt olika karaktär vars invånare idag inte möts. Våra barn skulle troligen gå i samma skola om man valde att helt bygga bort barriären.

Om man bortser från hur man väljer att göra på Pölsebobangården tycker jag alternativet med tunnelsträckning verkar mycket bra. Det skapar en mycket bättre boendemiljö och säkerhet än idag för alla utom oss på Platån och i Bräcke mot bangården. Förr oss blir det tyvärr precis tvärtom, mer buller och mindre säkert...

Svar: 1) Exakt hur långt västerut tunneln sträcker sig är inte bestämt. Vi kommer att i järnvägsplanarbetet studera hur tunneln kan sträckas så långt västerut som möjligt med hänsyn till geometri, byggharhet, ekonomi mm.

2) Bullernivån kommer att begränsas om riktvärdena för buller överskrids, med vibrations/buller dämpande matta under rälen eller genom vall eller genom plank. Behov, kombination och val av lösning kommer att studeras efter bullerundersökning utförts i järnvägsplanen.

3) Pölsebobangården kommer att bli ett utdragsspår för att få järnvägsvagnar till det sk Ryaspåret, vilket innebär att hastigheten är låg. Troligtvis lägre än de 40 km/t som nu körs. På dubbelspåret planeras för 70 km/t.

4) På samma sätt som i dag kommer även den framtida delen att skyddas från obehörig åtkomst.

5) Vi väljer en säkrare och mindre störande lösning för Hamnbanan bl a som följd av expansionen på Norra Älvstranden.

6) Beträffande tidsplan så planeras en tidigast byggstart under 2014.

Från: Daniel Keereweer

Ämne: Jag var på mötet i Bräckeskolan. Tyvärr fick jag inte svar på min fråga, då jag trots att jag höll upp handen tills den krampade, inte fick möjligheten att ställa den då ni ständigt valde folk ur församlingen längre fram. Trots detta så är frågan viktig för mig så jag vill passa på att ställa den ändå. Jag bor uppe vid skolan; Trondheimsgatan 10; hur kommer sagd tunnel att påverka mig med avseende på ljudnivåer och vibrationer dels under byggtiden men även självklart då tunneln är aktiv. Under byggtiden kan man ju köpa att det blir sämre men jag vill ju inte gärna ha kraftigare vibrationer med högre frekvens. Är det till och med så att för "mig" blir det bättre med mindre ljud från tåget (skall väl nämna att tåget inte stört mig alls i dagsläget).

Svar: Ljudnivåer och vibrationer skall inte påverka dig mer än i dag efter färdigställande av dubbelbanan (dubbelspår). Vid bygge av ny järnväg gäller nya krav vad gäller buller och vibrationsåtgärder och dagens järnväg är tystare. Under byggtiden kan enstaka åtgärder (arbeten) höras även inom Ert område.

Från: Joakim Seiler

Ämne:

1. Kombinationen av tätbebyggt område och farligt gods är en farlig utveckling i centrala Göteborg. Sårbarheten för olyckor eller terrordåd ökar. Branden på fartyget Poona i Göteborg 1971 startade en god utveckling då gods flyttades ut till en ny hamn (Skandiahamnen). Planerna med Hamnbanan leder till en rakt motsatt utveckling med ökade risker för de boende i Göteborg.

2. Vid klorgasolyckan i Kungsbacka 2005 fanns beredskap för evakuering av befolkningen inom en radie på 1,5 km samt råd till befolkningen inom en radie på 2,5 km att stanna inomhus och stänga fönster, dörrar och ventilation. Hur skulle en sådan olycka kunna hanteras i Göteborg? Kvillebangården och en del av Hamnbanan ligger endast 1,7-1,8 km från Centralstationen och Nordstans köpcentrum. Stora trafikleder korsas av Hamnbanan och tätbebyggda områden passeras.

Exemplet klorgas enligt MSB (Myndighet för Samhällsskydd och Beredskap) och beräkningsprogramet RIB som räknar ut avståndet beroende av storlek på läckan, utströmmande mängden per sekund, vindhastighet och vindriktning. Litet utsläpp = hål med 10 mm diameter, 0.4 kg/s, vind < 1 m/s ger evakueringsavstånd R=300 m (vind 5 m/s ger 50 m i lovart). Större utsläpp = hål med 25 mm diameter (som en enkrona), vind < 1 m/s ger R=1 km. Momentan = 45 ton, vind 1 m/s ger R=9 km.

3. Hur ser beredskapen ut för terrordåd? Ett fullastat tåg med farligt gods i tätbebyggt område är en risk som man till varje pris borde undvika. Vi får helt enkelt inte skapa sådana risker för framtidens göteborgare.

4. Stadsbyggnadsmässigt skapar Hamnbanan en social och fysisk barriär som förstärker uppdelningen av staden. Ambitionerna med utvecklingen av Backaplan, Porslinsfabriken och Norra Älvstranden grusas av Hamnbanan.

5. Krokängsparken är värdefull och blir bara mer och mer värdefull ju fler bostäder som byggs i området. Vidare innehåller parken ett stort antal gamla grova ekar. Gammal, grov ek är det enskilt mest värdefulla landskapselementet för att främja biologisk mångfald. En ekmiljö som den i Krokängsparken har växt fram under flera hundra år och förstörs den så tar det lika lång tid att återskapa den. En gammal ekskog skapar man inte på en dag.

6. Den mark där hamnbanan är tänkt att byggas ut är ett mycket attraktivt, centralt och värdefullt markområde. Marken skulle kunna utnyttjas på ett mycket bättre sett än som genomfartsled för godstrafik.

7. Jag ifrågasätter den demokratiska processen kring valet av alternativ. Vad och vem styr stadsbyggnadsprocessen i Göteborg? Hur stort inflytande har till exempel rederiet MAERSK och hur stort inflytande har de lokala politikerna och invånarna? Ingen politiker och ingen invånare i Göteborg kan ha valt nuvarande alternativ för Hamnbanan som det bästa alternativet. Industripoken på Hisingen varade i ett sekel. I kommande sekel är det bostäder, skolor, daghem och utbildningscentra som gäller. Farligt gods på dubbelspår hör inte hemma i den miljön. Jag tycker att man skall förkasta nuvarande förslag för utbyggnad av Hamnbanan i dess befintliga sträckning och utveckla de alternativa förslag som tidigare var aktuella.

Svar: Tack för dina synpunkter och frågor samt för visat engagemang angående Hamnbanans utbyggnad. Vi tar med dina synpunkter till vårt fortsatta arbete med järnvägsutredningen av sträckan Eriksbergsmotet – Pölsebobangården. Vissa synpunkter och frågor riktar sig mer generellt till Göteborgs Stad, Räddningstjänsten och regeringen än till oss på Trafikverket men nedan följer några korta kommentarer på det vi kan svara på.

Punkt 1-3: Vår främsta diskussionspartner i frågor om farligt gods och terrordåd är Räddningstjänsten i Göteborg som hittills deltagit aktivt under planeringsprocessen.

Punkt 4: Målbilden på lång sikt för Hamnbanan och Lundbyleden är att den fysiska och sociala barriären successivt kan åtgärdas genom utbyggnad i tunnel.

Punkt 5: Merparten av ekarna kommer att finnas kvar.

Punkt 6: Avvägning mellan olika intressen görs alltid; i det här fallet mellan exempelvis exploatering och infrastruktur.

Punkt 7: Göteborgs Stad, länsstyrelsen i Västra Götaland och västra Götalandsregionen med flera har aktivt deltagit i planeringsprocessen som resulterat i lämpliga utbyggnadsetapper av Hamnbanan (inkl Lundbyleden) samt ny järnvägsbro vid Marieholm som även betjänar Bohusbanan.

Trafikverkets 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 och därefter valts bort.

Syftet med järnvägsutredningen är att välja alternativ för fortsatt utredande av en korridor i närheten av befintlig sträckning, som senare i Järnvägsplan skall detaljstuderas för att i den finna bästa läget.

Hänsyn till riskerna med farligt gods

Vetskaper 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. Länsstyrelsen har fått miljökonsekvensbeskrivningen för godkännande. Räddningstjänsten, Storgöteborg har medverkat i planeringen och analysarbetet gällande risk under järnvägsutredningen och kommer att fortlöpa delta i planeringen..

Persontrafik på Hamnbanan?

Järnvägsutredningens uppgift är att föreslå lösningar för att klara de ökande kraven på spårkapacitet för godstrafiken Persontrafiken studeras dock inte då denna kommer att kraftigt minska kapaciteten för godstrafiken. Göteborgs stad studerar hur spårvagnstrafik kan utvecklas i området

Angående buller längs befintlig bana

Vid genomförandet av elektrifieringen av Hamnbanan utfördes bullerskyddsåtgärder längs den befintliga banan. Inga ytterligare åtgärder är redovisade. Järnvägsutredningen visar heller inte vilka bullerskydd som krävs vid en utbyggnad. Detta tas fram i det fortsatta utredningsarbetet, järnvägsplan. Vid nybyggnation av fastigheter är det exploitören som ska se till att gällande riktvärden för buller klaras. Högsta tillåtna hastighet på Hamnbanan är f.n. 40 km/h men banan byggs för en framtida hastighet på 70 km/h.

3 Frågor som väckts under samrådet

3.1 Järnvägsutredningen skall presentera möjligheter till alternativa dragningar inom redovisade korridorer

De alternativa sträckningarna över Hisingen är inte längre aktuella för fortsatt utredning enligt stadens nuvarande översiktsplan. Utbyggnaden är där markerad i anslutning till befintlig Hamnbana

Det finns en stark koppling mellan hur Hamnbanan ska gå i framtiden och Göteborgs stads utvecklingsmöjligheter för Norra älvstranden.

I det inledande utredningsarbetet framfördes synpunkter på att Hamnbanan och dess trafik måste ses i ett större sammanhang. Möjligheter till alternativa dragningar av Hamnbanan har också efterfrågats.

Målbilden på lång sikt är att barriäreffekterna av väg och järnväg successivt kan åtgärdas genom utbyggnad i tunnel.

3.2 Miljö i närområdet

Krokängsparken med dess särpräglade miljö, växter och djur måste ges särskild uppmärksamhet vid genomförandet av tunnelalternativet. P.g.a. närheten till skola och förskola bör dessutom särskild studie av transporter till/från arbetsområdet samt passager förbi området studeras.

3.3 Säkerhetsfrågor och olycksrisker

Trafikverket har haft särskilda diskussioner med räddningstjänsten om hur frågan om transporter av farligt gods ska hanteras. Räddningstjänsten framförde tidigt att transporter med farligt gods längs älvstranden medför risker. Särskilda samråd har därför hållits för att diskutera olika lösningar för alternativen så att de upplevs som lika säkra.

Räddningstjänsten menar att en tunnelloösning, under förutsättning att den reserveras för godstrafik, kan vara en bra lösning för transporter av sk farligt gods. Vid en olycka begränsas de negativa konsekvenserna för omgivningen. En nackdel är dock att återställningsarbetet efter en olycka kan ta lång tid. En tunnelloösning kan därför få effekter på godstransporternas sårbarhet vid en eventuell olycka.

BILAGA

Sändlista - Samråd myndigheter, företag och organisationer

Boverket Box 534 371 23 Karlskrona
Naturvårdsverket 106 48 Stockholm
Riksantikvarieämbetet Box 5405 114 84 Stockholm
Sveriges geologiska undersökning (SGU) Box 670 751 28 Uppsala
Västra Götalands Regionen Regionens Hus 462 80 Vänersborg
Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) Box 5073 402 22 Göteborg
Göteborgs Stad 404 82 Göteborg
Länsstyrelsen i Västra Götalands län 403 40 Göteborg
Eriksbergs IF Reine Lindmark S: a Säterigatan 11 418 76 GÖTEBORG
Föreningsråd Lundby Stephen Selindh Sörhallstorget 27 417 63 GÖTEBORG
Lundby Hembygdsförening Bertil Finndin Prästvägen 11 418 75 GÖTEBORG
Långängens Scoutkår Percy Färdig Övre Hallegatan 3 417 13 GÖTEBORG
PRO Lundby-Bjurslätt Vivi-Ann Andersson Laholmsgatan 4 418 71 GÖTEBORG
PRO Norra Älvstranden Lennart Jansson Arbetaregatan 8 417 57 GÖTEBORG

SPF Kyrkbyn Berit Milankovic Äringsgatan 4 418 73 GÖTEBORG
Naturskyddsföreningen i Göteborg Fjällgatan 3E 413 17 Göteborg
Fältbiologerna Pölgatan 5 414 60 Göteborg
Friluftsförbundet Hisingen Bo Hellmark Sandbanksvägen 46 422 50 HISINGS BACKA
Göteborgs Hamn 403 38 Göteborg
Shell Raffinaderi AB Box 8889 402 72 Göteborg
Göteborg Energi AB Box 53 401 20 Göteborg
Älvstranden Utveckling AB Box 8003 402 77 Göteborg
Statens geotekniska institut, SIG 581 93 Linköping
Räddningstjänsten Storgöteborg Box 5204 402 24 GÖTEBORG

