

TRAFIKVERKET

Hamnbanan Göteborg

Mer gods på järnväg

Hamnbanan är en av Nordens viktigaste järnvägslänkar. Den möjliggör att man kan ta allt större del av varutransporterna på tåg istället för på lastbil. En sådan omställning skulle ge stora vinster för både närmiljön och klimatet i stort.

Idag är den 10 km långa banan enkelspårig och Trafikverket utreder därför möjligheterna att bygga ut Hamnbanan till dubbelspår.

Nytt dubbelspår skulle ge bättre kapacitet och svara upp mot den stadigt ökande efterfrågan av godstransporter på järnväg till och från hamnen.



Hamnbanans etapper (se bild ovan):

Ny Marieholmsbro - Etappen sträcker sig mellan Olskroken och Kvillebangården och innebär en ny järnvägsbro över Göta älv. Arbetet med järnvägsplan börjar hösten 2010 med byggstart 2013.

Kvillebangården - Etappen innebär att man genomför en studie av bangårdens olika möjligheter innan man kan gå vidare med förslag på lösningar. Pågår 2010.

Kvillebangården - Eriksbergsmotet - Etappen är komplicerad genom att Hamnbanan och Lundbyleden skapar en dubbel barriär mellan Älvstranden och Kville. Göteborgs Stad och Trafikverket kommer under 2011 göra en studie för att fördjupa tidigare förstudie. Finansiering för att bygga finns inte i dagsläget.

Eriksbergsmotet - Pölsebobangården - Etappen innebär utbyggnad av nytt dubbelspår i befintlig sträckning alternativt i ny tunnelsträckning norr om nuvarande spår. Järnvägsutredning pågår och byggstart planeras 2014.

Pölsebobangården - Skandia-bangården - Etappen innebär utbyggnad till dubbelspår. Järnvägsplan ska påbörjas när arbetet med anslutningen mot Pölsebo har klarlagts. Byggstart planeras 2014.

Hamnbanan viktig för hela Sverige

Göteborgs hamn är Nordens största hamn och är utpekad som riksintresse. Den omfattar Skandiahamnen, Älvsborgshamnen och Oljehamnen. 60 procent av Sveriges containertrafik och 25 procent av landets utrikes-handel går via Göteborgs hamn.

Det transportsätt som är mest effektivt ur ett miljömässigt och ekonomiskt perspektiv, är kombinationen mellan sjöfart och tåg. Tågtrafik mellan hamnen och olika orter i Sverige gör det möjligt för företag i hela landet att ha snabba, kostnadseffektiva och miljöanpassade godstransporter.

Hamnbanan är idag enkelspårig och har utpekats som en av de viktigaste sträckorna i Sveriges järnvägsnät som har kapacitetsbrist. För att en större andel av godset ska kunna transporteras på järnväg, behövs därför en utbyggnad av Hamnbanan till dubbelspår.

Syftet med dubbelspårsutbyggnaden på Hamnbanan är att säkerställa framtida godstransporter på järnväg till och från Göteborgs

hamn och övrig industri på västra Hisingen. Utbyggnaden ska präglas av rimlighet när det gäller såväl kostnader som konsekvenser för trafik och miljö. Hamnbanan finns med i Trafikverkets investeringplan med planerad byggstart 2013.

Hamnbanan utreds i fem etapper

En förstudie för ny Hamnbanan gjordes 2006. Där studerades ett flertal alternativ som sträckte sig över stora delar av Hisingen. Därefter, 2008, kom dåvarande Banverket tillsammans med Göteborgs stad, Västra Götalandsregionen och länsstyrelsen överens om att endast sådana alternativ som ligger nära befintlig sträckning ska studeras vidare. Framtagna trafikanalyser visar hur etapputbyggnaden av Hamnbanan bör ske.

Hamnbanan elektrifierades 2004 för att få bort dieselloken och för att kunna köra fler godståg utan lokbyte på Sävenäs. Därmed minskade miljöbelastningen och restiden för vissa tåg kortades.

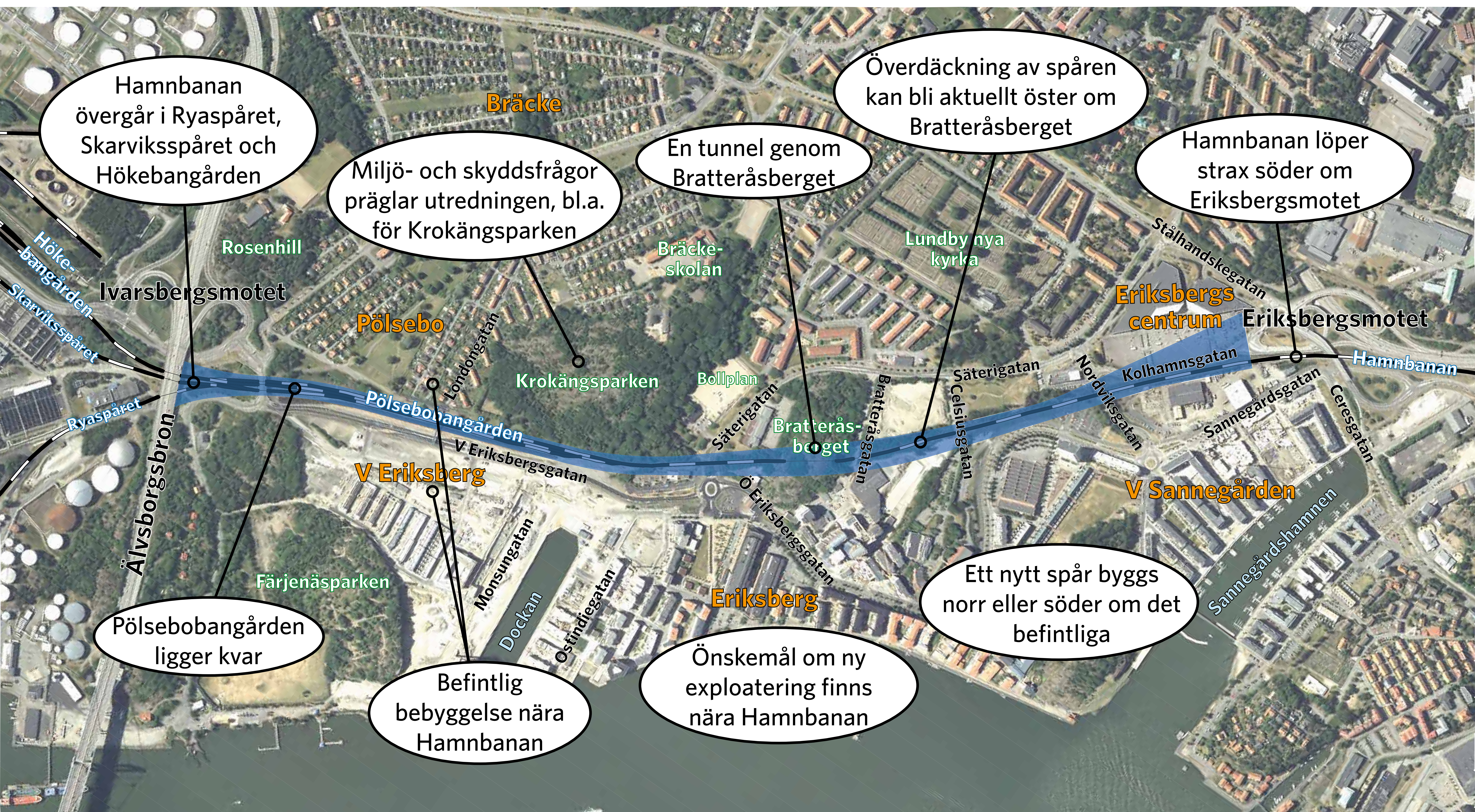


www.trafikverket.se/hamnbanan



Järnvägsutredning för dubbelspår Eriksbergsmotet- Pölsebobangården

Alternativ B - Dubbelspår i Befintlig sträckning



Förslaget innebär att det byggs ett dubbelspår där järnvägen ligger idag. Nuvarande enkelspår behålls och det läggs till ytterligare ett spår bredvid, strax norr eller söder om det befintliga.

Korridoren för nytt dubbelspår passerar tätt inpå Eriksbergsmotet på södra sidan. Den fortsätter västerut mellan Eriksbergs centrum och V Sannegårdens industriområde. Spåren följer marknivån på södra sidan, medan det bildas en naturlig skärning mot de högre partierna på norra sidan.

Dubbelspåret fortsätter västerut i kraftig skärning hela vägen fram till den 100 m långa Brätteråstunneln. Där byggs det en tunnel för det tillkommande spåret, strax intill nuvarande.

Säterigatan passeras på en järnvägsbro och spåren fortsätter mellan V Eriksbergsgatan, som ligger på ett lägre plan, och Krokängsparkens högre bergspartier åt norr.

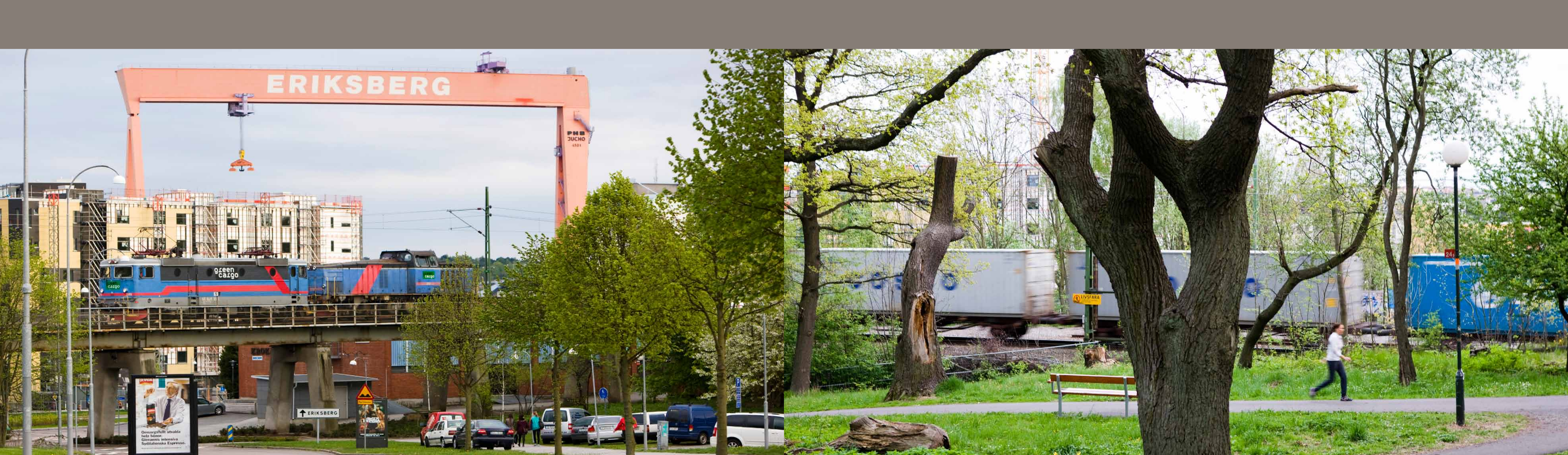
Dubbelspåret ansluter till Pölsebobangården som sträcker sig vidare in under Älvsborgsbron, där spåren delar sig i Ryaspåret, Skarviksspåret och Hökebangården.

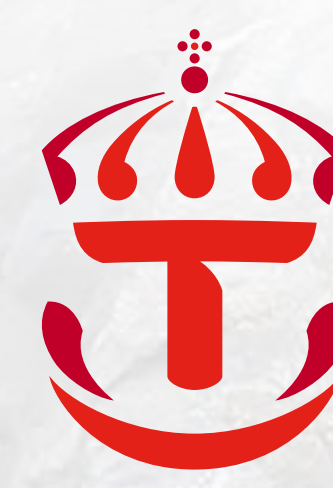
Pölsebobangården behöver finnas kvar i någon form oavsett alternativ.

Dubbelspår i befintlig sträckning innebär att en del av järnvägssträckningen kan komma att däckas över med en tät betongkonstruktion. Framst avses sträckan öster om Brätteråsberget, där kommunen av stadsbyggnads-

mässiga skäl vill överbygga spåren och bli av med den barriär som järnvägen utgör.

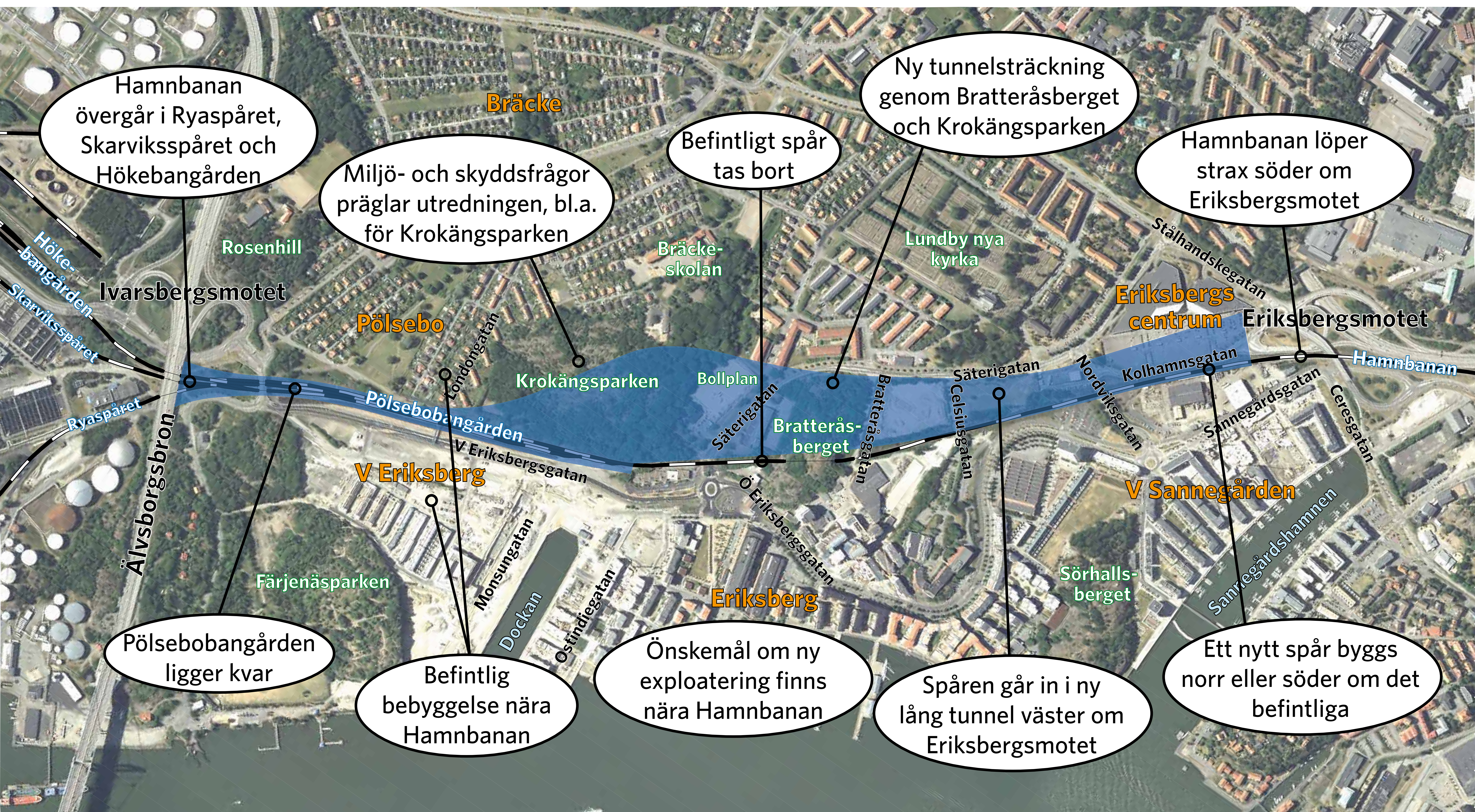
Det finns en konflikt mellan behovet av gods transporter på Hamnbanan och behovet av acceptabel miljö för näraliggande bostäder och annan bebyggelse. Det finns även önskemål om ytterligare exploatering i området. Därför blir frågor om boendemiljö, tillgänglighet och möjlighet till skyddsåtgärder viktiga i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen.





Järnvägsutredning för dubbelspår Eriksbergsmotet- Pölsebobangården

Alternativ T - Dubbelspår i ny Tunnelsträckning



Förslaget innebär dubbelspår i tunnel och att befintligt spår tas bort. Ett nytt dubbelspår viker av från befintlig sträckning strax efter att Eriksbergsmotet passerats. Sedan går spåren in i en tunnel som kan bli upp till en kilometer lång.

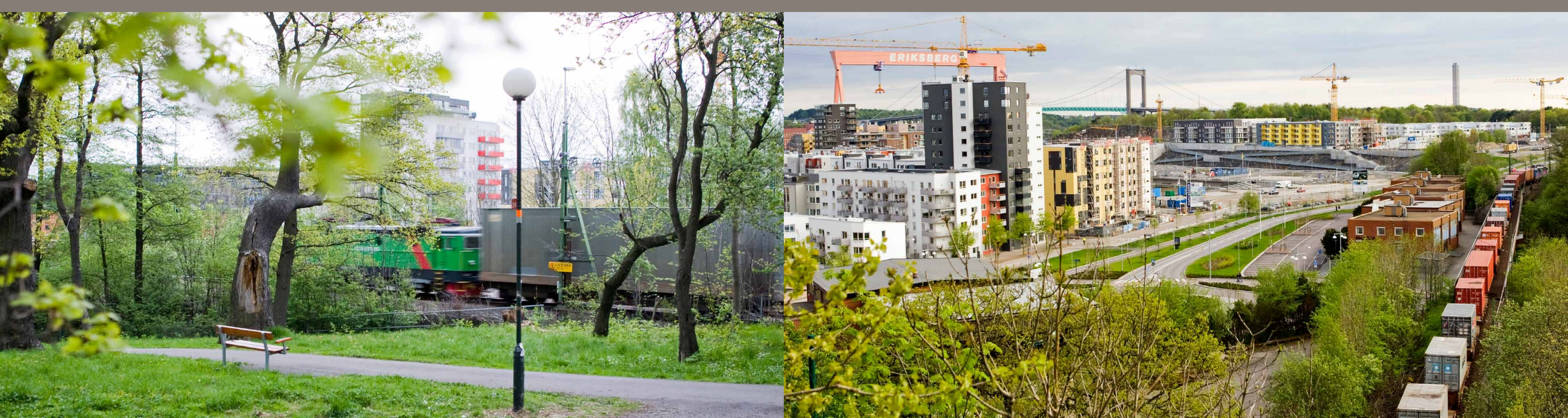
Tunneln går genom Bratteråsberget, under Krokängsparken och mynnar ut vid den befintliga Pölsebobangården. Där ansluts dubbelspår till nuvarande spår. Anslutningen sker någonstans på sträckan mellan tunnelmynningen och Älvsborgsbron, beroende på hur spåren förläggs i höjd. Därefter delar sig Hamnbanan i Ryaspåret, Skarviksspåret och Hökebangården.

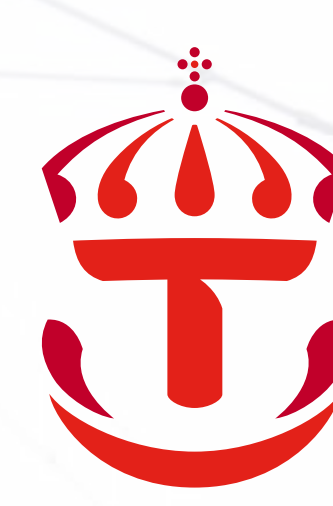
Pölsebobangården behöver finnas kvar i någon form oavsett alternativ.

Tunnelns sträckning kan anpassas i terrängen för att få till så mycket bergtunnel som möjligt. I huvudsak blir det då bergtunnel genom Bratteråsberget och under Krokängsparken. Övriga sträckor kommer att bestå av betongtunnel. Omgivande mark kan behöva anpassas till detta.

På delen förbi bollplanen kan tunneltaket hamna några meter över dagens marknivå. Befintlig bollplan ska finnas kvar men kan eventuellt behöva flyttas något. Mellan Nordviksgatan och Londongatan tas befintliga spår bort och marken anpassas till omgivningen på sträckan.

Hamnbanan i ny tunnelsträckning förväntas begränsa konflikterna mellan godstransporterna och den omgivande miljön. Även i ett tunnelalternativ är dock boendemiljö och möjlighet till skyddsåtgärder centrala frågor. Påverkan på Krokängsparken och dess natur- och rekreationsvärden är också en viktig fråga att lösa på ett bra sätt.





Planeringsprocessen Vad händer nu?

Innan Trafikverket kan börja bygga en järnväg skall en omfattande lagstadgad planeringsprocess hanteras. Den består av olika skeden från idé till bygghandling som framgår av figuren nedan. Processen blir successivt allt mer detaljerad. I början hanteras mer järnvägens påverkan på allmänna intressen medan enskilda intressen får större fokus under arbetet med järnvägsplan.

I arbetet med den nu aktuella järnvägsutredningen företappen Eriksbergsmotet-Pölsebobangården prövas, analyseras och utvärderas två olika principer för dubbelspårsutbyggnaden; utbyggnad i befintligt läge eller i tunnel. Syftet med utredningen är att få fram ett tillräckligt bra beslutsunderlag så att Trafikverket kan välja en av dessa. I järnvägsutredningen finns också en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som ska godkännas av länsstyrelsen.

Hösten 2010 pågår samråd med allmänhet och myndigheter. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras och ingår sedan som en viktig del i det fortsatta utredningsarbetet. Resultatet sammanställs i en utställningshandling. Våren 2011 skickas den ut på remiss och presenteras också i en utställning. Därefter kan Trafikverket fatta beslut om vilken lösning som skall väljas för fortsatt planering.

Efter järnvägsutredningen fortsätter planeringsprocessen med mer detaljerat arbete med den valda lösningen i en så kallad järnvägsplan. Då bestäms järnvägens läge mer i plan och profil som också visar hur mycket mark som behöver tas i anspråk.

Efter järnvägsplanen tas bygghandlingar fram. Byggstart planeras 2014.



Mellan världen och oss finns Göteborgs hamn och Hamnbanan

Kontakt:

Projektledare Eriksbergsmotet-Pölsebobangården:

Eva Andersson
Telefon: 070-738 68 51
E-post: eva.b.andersson@trafikverket.se

Projektledare Hamnbanan:

Bo Lindgren
Telefon: 070-603 32 68
E-post: bo.lindgren@trafikverket.se

Information:

Mer information om projektet och utredningen finns tillgängligt på Trafikverkets hemsida för Hamnbanan:
www.trafikverket.se/hamnbanan

Informatör:

Janine Sjöo
Telefon: 070-577 47 30
E-post: janine.sjoo@trafikverket.se

Synpunkter:

Synpunkter kan lämnas senast 21 november 2010 till:

Trafikverket
405 33 GÖTEBORG

eller via e-post till:
registrator.goteborg@trafikverket.se

