



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Datum: 2011-03-08
Diarienummer: 0426/10

Anders Svensson
Telefon: 031-368 16 96
E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Dubbelspårsutbyggnad på Hamnbanan etappen Eriksbergsmotet - Pölsebobangården – Program för detaljplan

Samrådsredogörelse för program

Genomförande

Byggnadsnämnden beslutade den 28 september 2010 att genomföra samråd för programförslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådskrets, bilaga 1, under tiden 2010-10-27 t o m 2010-12-07. Förslaget har också varit utställt på stadsbyggnadskontoret och Älvrummet under samma tid.

Sammanfattning

Inga yttranden har inkommit från Göteborg Energi Gas, Idrotts- och föreningsnämnden, Kretsloppsnämnden, Namnberedningen, GR, Lantmäterimyndigheten, Länsordningspolisen, Svensk Handel, Skanova och Västtrafik.

Allvarligaste invändningen gäller påverkan på miljön i och kring Krokängsparken, samt störningar från tågtrafiken väster om Londongatan. Kontoret har bedömt att alternativ BÖ innebär stora störningar för områdena väster om Bratteråsberget och därmed inte bör rekommenderas för genomförande, att alternativ T är genomförbart samt att planprogrammet med nedanstående kommentarer kan ligga till grund för kommande detaljplaner i området.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan följt av en sammanfattande kommentar. Därefter följer samtliga yttranden sammanfattade. Personnamn anges inte. Synpunkterna finns i sin helhet på stadsbyggnadskontoret.

Sammanfattning av inkomna yttranden

Många av de boende i området känner oro för att miljön i och kring Krokängsparken blir lidande av en utbyggnad av Hamnbanan till dubbelspår, även med ett tunnelalternativ. Inte minst då denna – av flera skäl – kanske inte kan dras hela vägen till Ivarsbergsmotet utan man får en sträcka som är öppen väster om Londongatan som riskerar att utgöra en ännu större barriär och störningsfaktor i området än idag. Det finns från flera håll en kritik mot att genomföra denna typ av infrastrukturprojekt i områden som samtidigt är föremål för förtätning med bostäder. Flera boende har tagit upp frågan om alternativa dragningar av Hamnbanan, något som ligger utanför projektets ram att avgöra.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer och slutsats

En viktig fråga ur social synpunkt är att skapa mötesplatser. 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.

Fotbollsplanen som finns idag i Krokängsparken kommer att påverkas i alternativ T. Den nya yta som uppkommer då tunneln 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.

Samhällsekonomiska konsekvenser

Alternativen BÖ och T innebär mycket olika förutsättningar för samhällsplaneringen både vad det avser frigjord markyta och barriäreffekter. Konstateras kan inledningsvis att en utbyggnad med tunnel längs befintlig sträckning skapar förutsättningar för att tillskapa såväl byggnader som parkytor uppe på mark. Det har ju redan tidigare bedömts att en flyttning av Hamnbanan som helhet inte är ekonomiskt försvarbar. En sådan flyttning skulle inte heller ge motsvarande samhällsekonomiska nytta. De samhällsekonomiska konsekvenserna beskrivs här genom att peka på samhällsnyttan för de båda alternativen T och BÖ i relation till varandra. En stor del av detta kan sägas fångas in i nedanstående sociala aspekter. Öster om Bratteråsberget kan inga direkta alternativskiljande effekter påvisas avseende samhällsekonomiska vinster då båda alternativen ger möjlighet till överbyggnad av Hamnbanan. Väster om tunnelöppningen är också förslagen likvärdiga ur denna synvinkel och medför i båda alternativen en måttlig förbättring jämfört med dagens nivå avseende störningar.

Konsekvensbeskrivningen avser därför i första hand sträckan mellan Bratteråsberget och den västra tunnelmynningen. Utefter denna sträcka frigörs möjliga bygggrätter och en potentiell utökning av parkytorna. Det ekonomiska värdet av dessa måste fortsatt vägas mot varandra och mot kostnaden för tunnel/överdäckning då behovet av såväl byggbar mark som grönytor är stort i hela området. Kommunen äger större delen av den mark som frigörs. En trolig slutsats kan vara att så stor tunnel/överdäckning som möjligt längs befintlig sträckning ger största samhällsekonomiska nytta.

Miljöaspekter

Viktiga miljöfrågor att beakta i det fortsatta arbetet är hur störningar i form av buller, vibrationer och risker från transporter av farligt gods. I samband med planeringen och samråden har det funnits starka reaktioner från en grupp som i stort sett bor i Pölsebos småhusområde. Kritiken har utgått från att farligt gods – i viss utsträckning – fraktas på järnvägen och innebär en risk för småhusområdet. Man vill därför ha en annan sträckning av banan. Tidigare har det funnits ett sådant förslag till dragning som skulle gå i en vidare slinga på Hisingen. Det förslaget har avfärdats av ansvariga myndigheter och är alltså inte aktuellt av såväl tekniska som ekonomiska skäl. Valet står istället mellan de två utbyggnadsalternativen eller ett nollalternativ som innebär åtgärder i andra delar av Hamnbanan för att öka kapaciteten. Den möjlighet som alternativ T ger att minska buller och risker i närområdet bör tas tillvara då alternativet inom överskådlig tid troligen är en kraftigt ökad belastning på befintlig Hamnbana i detta avsnitt. I såväl alternativ BÖ som T kan buller och risker mot småhusområdet minskas i förhållande till idag genom bullervallar, murar och plank, men ett tunnelalternativ är i särklass bättre ur miljösynpunkt, inte minst då detta ger en möjlighet att utöka Krokängsparken söderut. Ingreppen i Krokängsparken innebär att kompensationsåtgärder bör studeras. Ett förstärkt skydd av kvarvarande träd och skötselplan för parken bör utredas. Möjligheten att dra tunnelöppningen så långt västerut som möjligt (mot Ivarsbergsmotet) bör studeras.

Regionala effekter

Att bygga ut Hamnbanan och därmed trygga transporter till hamnen har stor regional och nationell betydelse. En icke fungerande förbindelse skulle innebära stora kostnader för Sveriges näringsliv. Norra Älvstranden räknas som en viktig del av regionkärnan. Att dessa delar av Göteborg kan utvecklas, förtätas och tillföras viktiga boendekvaliteter är därmed också ett regionalt intresse. Då dessa intressen nu skall förenas bör dagens störnings- och barriäreffekter åtgärdas i så stor utsträckning som möjligt. En fungerande livskraftig regionkärna förutsätter en sammanhållen stad, ett fungerande socialt samspel mellan olika grupper av människor, ett väl fungerande vardagsliv och en stark identitet där människor kan känna sig hemma och delaktiga i en samhällsutveckling. En Hamnbana som dras i tunnel över så lång sträcka som möjligt är troligen den mest kostnadseffektiva lösningen för att uppnå båda dessa mål.

Sammanhållen stad

För både alternativ BÖ och T skapas möjligheter för utbyggnad av Säteriområdet öster om Bratteråsberget. Det skulle skapa ett nytt bostadsområde i ett attraktivt läge, bättre samband med områdena norr om Säterigatan och deras möjligheter till en trygg väg ner Norra Älvstranden – staden byggs ihop. Särskiljande mellan alternativen är minskade barriäreffekter mellan Londongatan och Västra Eriksberg samt minskade barriäreffekter och förbättrade kopplingar mellan Krokängsparken och Västra Eriksberg/Stapelbäddsparken. Alternativ T ger – beroende på hur långt tunneln kan dras – avsevärt förbättrade förutsättningar för fler kopplingar och stråk i detta avsnitt. Att man frigör byggrätter möjliggör att det täta Eriksberg kan ”spilla över” mot Bräcke och Lundby. Målet är här ett kvalitativt stadsliv som innehåller målpunkter för fler än de boende/verksamma i närområdet. Genom att det lokala gatunätet på detta sätt kan överlagras med det överordnade systemet skapas en naturlig interaktion mellan boende, verksamma och besökare i området. Det finns forskning som visar att en minskad segregation får återverkningar för bl a folkhälsan och mängden arbetstillfällen. Genom minskade barriäreffekter ökar upptagningsområdet för arbetsplatser och service i närområdet vilket påverkar det lokala näringslivet gynnsamt och skapar möjligheter till utveckling av blandstaden. Invånarnas möjligheter att röra sig till olika målpunkter i

stadsdelen och staden förbättras genom att man lättare kan växla mellan olika trafikslag. Ur ett barnperspektiv innebär alternativ T att det blir lättare för de lite större barnen att röra sig till fots och cykel i närområden jämfört med idag.

Samspel

En viktig förutsättning för en positiv samhällsekonomisk utveckling är ett fungerande socialt samspel både i närmiljön, i stadsdelen och i staden som helhet. Här spelar sociala mötesplatser en viktig roll. Inom området finns redan idag ett antal målpunkter för rekreation och möten: Färjenäsparken, Krokängsparken med bollplanen, Bratteråsberget och kajstråket. Användningen av dessa ytor har kartlagts i kommunens sociotopkarta. Genom att förlägga hamnbanan i tunnel kan dessa platser integreras bättre i gatustrukturen och på så vis i ännu högre grad utgöra potentiella mötesplatser i området. Detta gäller även platser knutna till service och kollektivtrafik i området. Då bollplanen återskapas kan platsens utformning ses över med avseende på dess funktion av mötesplats osv. Ur ett barnperspektiv innebär detta lättare tillgång till bollplan och friytor. De ytor som frigörs för ökad exploatering i området kan bidra till att skapa ett ekonomiskt underlag för upprustning och kvalitetshöjning av de offentliga mötesplatserna.

Vardagsliv

En utgångspunkt i samhällsplaneringen är att boende och verksamma i området skall kunna leva ett bra vardagsliv, med tillgång till den service man behöver. Med alternativ T kan Pölsebo småstuguförening ges bättre tillgång till busstrafiken på Västra Eriksbergsgatan och den service som successivt byggs upp vid dockan och Västra Eriksbergsområdet. Västra Eriksbergsgatan – som idag bara utgör trafikförsörjning för Platån – har en förutsättning att fungera som centralt, befolkat stråk för hela området. Hit kan ny service med fördel lokaliseras. Genom att rekreationsområdet Krokängsparken kan kopplas direkt till Västra Eriksbergsgatan innebär det en avsevärt förbättrad tillgänglighet för de boende söder om Hamnbanan jämfört med alternativ BÖ, vilket är viktigt, inte minst ur ett barnperspektiv.

Identitet

Med alternativet T förbättras kontakten med älvrummet för de boende i Pölsebo och områdets identitet förskjuts från isolerat småhusområde till en integrerad del av Norra Älvstranden. Ur samhällsekonomisk synpunkt bedöms detta som positivt då det rimligen höjer de berörda fastigheternas värden. Krokängsparken ursprungliga funktion och utformning kan till viss del återskapas med en tunnellsöning, liksom den naturliga topografin i området så att Krokängsparken åter kan anslutas i nivå med Västra Eriksbergsgatan.

Genomförandeaspekter

Befintliga och nya ledningar i området måste studeras i kommande detaljplanearbete. Såväl Göteborgs Energi som Göteborgs Vatten har fogat information om befintliga ledningar till sina yttranden. Kostnader i samband med detta förväntas bekostas av Trafikverket. Eventuella ökade driftskostnader för kommunala förvaltningar bör utredas i planarbetet.

Slutsats

Alternativ T, som är det dyraste av föreslagna alternativ, 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 kontorets slutsats att alternativ T bör förordas. Detta har också varit remissinstansernas samfälliga åsikt i det yttrande som kommunen avgivit över Trafikverkets utredning. Hamnbanan måste vara så robust och tillgänglig som möjligt. Det är därför viktigt att Trafikverket håller olika detaljlösningar öppna för att vid lämplig tidpunkt kunna besluta vilken lösning som är lämpligast. Det är viktigt att ta oron för en ökad miljöbelastning på allvar. Därför bör möjligheten undersökas att dra tunnelmynning resp överdäckning så långt västerut som möjligt för att minska exponeringen med buller och risker för såväl Pölsebo som Västra Eriksberg och platån. Konsekvenser av olika lösningar under byggtiden, måste noga utredas, i det fortsatta arbetet och vara en utgångspunkt i val av olika metoder och tekniska lösningar.

Trafikverket bör arbeta med en sänkning av spåret över så stor yta som överhuvudtaget är möjligt. Sträckan väster om Londongatan, till Ivarsbergsmotet bör särskilt studeras. För närvarande nyttjas inte järnvägsspåret 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. I vilken form Pölsebobangården ska finnas kvar är då en fråga som måste djupstuderas. Även anslutningar till framtida nedsänkta lösningar öster om Nordviksgatan bör studeras vidare. Ljud och vibrationsdämpande åtgärder bör vidtas för att minska den störning som många boende längs spåret upplever främst nattetid pga den ökande trafiken.

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden ser positivt på att man studerar förutsättningarna för att förlägga Hamnbanan i tunnel och på det viset förbättra möjligheten till exploatering av ytor i Hamnbanans närhet. En stor del av den kommunägda marken på ömse sidor av Hamnbanan är park och gatumark. För att kunna avgöra i vilken mån kommunägd mark frigörs för ytterligare exploatering i de två alternativen krävs en tydligare avgränsning av järnvägsområdet. Kommunen äger dock mark inom det område som omfattas av detaljplaneförslaget för bostäder vid Säterigatan, vilken kommer att påverkas oavsett vilket alternativ som väljs. Det är viktigt att man tillser att planerad exploateringsgrad upprätthålls inom detta detaljplaneområde, menar Fastighetsnämnden. Då programarbete syftar till att studera hur gångvägar mellan områden norr om hamnbanan och Norra Älvstranden kan förbättras i samband med en utbyggnad av Hamnbanan är det viktigt att man speciellt beaktar tillgängligheten för funktionsnedsatta redan i detta tidiga skede av planeringen. Programmet anvisar inga förslag utan ställer frågor som är kopplade till alternativen i järnvägsutredningen. Genomförandefrågorna har inte belysts i programförslaget men förutsätts hanteras mer ingående under den fortsatta planeringen.

2. Göteborg Energi Goth Net AB har inget att erinra men påpekar att befintliga optokablar och rör i området skall beaktas, samt bifogar lägeskarta för dessa.

3. Göteborg Energi Nät AB påpekar att det längs bollplanens nordliga kortsida och östra långsida finns en fjärrvärmeledning som berörs vid alternativet att anlägga en tunnel under bollplanen. Ett förslag är att den kan ligga kvar och att den under byggtiden hängs eller läggs upp på en provisorisk rörbrygga över schaktet. Exploatören skall redovisa konstruktionslösningen och bekosta utförandet av understödet på ledningen.

4. Göteborgs Hamn AB (GHAB) menar att en snar utbyggnad av Hamnbanan med dubbelspår inklusive ytterligare en Marieholmsbro över Göta älv för att säkerställa kapacitet och robusthet i järnvägssystemet är den klart viktigaste infrastruktuursatsningen med koppling till Göteborgs hamn. Denna satsning ger nödvändiga förutsättningar för att Göteborgs hamn ska kunna fortsätta arbetet med att flytta godstransporterna från väg till järnväg och på så vis bidra till att säkerställa effektiva, miljöanpassade och robusta godstransporter i enlighet med näringslivets och samhällets önskemål. Marieholmsbron har redan idag ett högt kapacitetsutnyttjande med godståg till och från hamnen och industriområdena på Hisingen respektive persontåg på Bohusbanan. Men framförallt är Marieholmsbroförbindelsen mycket sårbar eftersom det är Hamnbanans och Bohusbanans enda koppling över Göta älv. En icke fungerande förbindelse skulle innebära stora kostnader för Sveriges näringsliv. Därför är en kompletterande ny Marieholmsbro för järnvägen en viktig infrastrukturinvestering som bör komma igång mycket snart. Om en ytterligare järnvägsöverfart över älven inte byggs inom kort beräknar GHAB att den kommer att vara en betydande flaskhals för godsutvecklingen på järnväg som då hotar att flytta gods till det hårt ansträngda vägnätet, alternativt äventyra hamnens utveckling som nationellt och internationellt godsnav. 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 från GHAB och 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 2009 undveks utsläpp av 51 000 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.

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. Det är även ett måste att järnvägstrafiken till och från hamnen ska kunna gå på befintligt spår under byggtiden. GHAB anser att en viktig målsättning i projektet 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 planprocessen 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 bioforgasningsanläggning, anser GHAB att det är viktigt att utbyggnaden av dubbelspår på Hamnbanan även fortsättningsvis möjliggör järnvägsspår fram till Ryahamnen.

5. Göteborg Vatten upplyser om att man har ett antal ledningar i området som troligen kommer att ligga inom det nya spårområdet. Flytt av dessa ledningar bekostas av

Trafikverket, menar Göteborg Vatten, och bifogar en förteckning över ledningarna, jämte kartbilaga.

6. Lokalförsörjningsnämnden anser att störningar och begränsningar i användning av mark för den blivande Taubeskolan, väster om Bratteråsberget, kommer att öka med alternativ B. Järnvägen måste då avgränsas med bullervallar/murar eller helst överdäckas. Ett flertal gångförbindelser måste skapas över järnvägen mellan bostads- och rekreatiomsområdet norr om Hamnbanan och Västra Eriksberg för att ge möjlighet till kontakt mellan områdena för elever och skolverksamhet. En tunnel enligt alternativ T, med mynning så långt västerut som möjligt, skapar möjligheter att utveckla området norr om Taubeskolan för annan skolverksamhet. Störningarna minskar i detta alternativ för förskolan/skolan, menar man, så att man får möjlighet till god kontakt med områdena norr om järnvägen. Byggs en betongtunnel som överbyggs med parkytor skapas naturliga gångvägar mellan bostadsområdena norr och söder om järnvägen och förskolan/skolan.

7. Miljö- och klimatnämnden har tidigare framfört att hamnbanan bör flyttas och få ett annat, mer anpassat läge av hänsyn till den pågående stadsutvecklingen vid Norra Älvstranden. Under de förutsättningar som presenteras i programmet förordar Miljö- och Klimatnämnden alternativ T, då detta på lång sikt innebär minst störning för de boende och en större möjlighet till stärkta samband och ökad tillgänglighet inom stadsdelen. Miljönämnden är särskilt positiv till tankarna om en ekodukt som sammanbindare och ser gärna utvecklade idéer kring detta. Ingreppet i Krokängsparken i alternativ T bör innebära ett övervägande om kompensationsåtgärder. Ett starkt skydd för kvarvarande, äldre träd och skötselplan för parken bör därför utredas, menar man. För befintlig och pågående byggnation av bostäder är det fortfarande viktigt att säkerställa att det finns tillräckligt bullerskydd vid nuvarande järnvägssträckning. Detta måste gälla fram till dess att den nya sträckningen tas i bruk. Gällande riktvärden för nybyggnation av bostäder skall klaras. Under arbetet med ny sträckning skall olägenheter för de boende minimeras och planering av byggnationen bör ske i samråd med Miljö- och Klimatförvaltningen.

8. Park- och Naturnämnden anser att programförslaget innebär att förvaltningen får ökade driftskostnader för den mark som överförs till Park- och naturnämnden. De ekonomiska konsekvenserna bör därför beaktas i den fortsatta beredningen av ärendet, menar man. Park- och Naturnämnden förordar alternativ T då detta i längden kommer att koppla samman Pölseboområdet, Västra Eriksberg och Krokängsparken på ett mer tillgängligt sätt. Idag utgör hamnbanan en kraftig barriär mellan de nya bostadsområdena på Västra Eriksberg och de befintliga parkområdena norr om hamnbanan. I samband med utbyggnaden av hamnbanan bör även en lösning till kontakt mellan Krokängsparken och Färjenäsparken studeras. I den aktuella korridoren som Trafikverket märkt ut ingår ungefär halva delen av Krokängsparken, samt hela sträckningen av Bratteråsberget. Vad gäller Bratteråsberget är det ur natur- och landskapssynpunkt viktigt att se hur den tunnelmynningen möter omgivningen, speciellt om det kommer att bli en ny sträckning av järnvägen, menar man. Vad gäller Krokängsparken i alternativ T är det fortfarande oklart hur mycket mark som kommer att tas i anspråk för tunneln. Ett omkring 20 meter brett stråk behövs för att kunna göra tunneln, men läge och längd för denna är oklar och med att det inte är helt klart hur lång sträcka som är berg och hur lång sträcka som kräver betongtunnel kan området variera. Viktigt att ha med sig så tidigt som möjligt när det handlar om en så pass omfattande schaktning är hur arbetsområdet kan se ut samt hur massorna kommer att

hanteras. Trafikverket skall till förvaltningen redovisa hur massorna kommer att hanteras under byggnadstiden för att arbetsområdet ska påverka parken så lite som möjligt. Alternativ T innebär att ett antal träd kommer att påverkas/avverkas. De träd som måste tas ner är av stort värde för den biologiska mångfalden och skall tillsammans med park- och naturförvaltningen placeras ut på lämpliga ställen. En annan fråga som måste besvaras innan läge bestäms är hur marken och vattnet från berget kan komma att ändra markförhållanden efter en tunnelutbyggnad. Vad gäller sociotopvärden anser förvaltningen att dessa troligtvis kommer att öka då kopplingarna mellan de olika grönområdena ökar samt att det blir en mindre mental barriär mellan de nybyggda husen utmed vattnet och de befintliga husen norr om hamnbanan. Förvaltningen önskar att fotbollsplan med tillhörande klubbstuga omlokaliseras för att kunna förstärka sociotoperna evenemang, mötesplats, picknick, vila, sällskapslek och mötesplats. Naturvärden som berörs är Krokängsparkens ädellövskog med dess grova och gamla träd, framförallt ekar. Här finns t.ex. den rödlistade trädlevande oxtungsvampen. Här kan också finnas fladdermöss, insekter och andra lägre djur som inte är inventerade. I öppna grus och sandmiljöer (ruderatmarker) i omgivningarna finns uppgifter om rödlistade och fridlysta växter som kalvnos och kamomillkulla och det rödlistade kustbandbiet. Dessa arter och de värdefullaste träden i Krokängsparken är delvis inventerade i en särskild naturinventering som gjorts på uppdrag av Trafikverket. Förslag på åtgärder som tar hänsyn till dessa arter finns i inventeringsrapporten, (Calluna/Cowi 2010).

I och med att en start av arbetet inte kommer att påbörjas förrän om ett antal år anser förvaltningen att Trafikverket tillsammans med park- och naturförvaltningen skall upprätta ett *skötselprogram* för de träd som kommer att finnas inom farozonen för dess överlevnad. Detta bör göras på ett så tidigt stadiet som möjligt för att minimera antalet avverkningar och framtida skador på träden. Så långt som möjligt bör de gamla och grova *ekarna bevaras*. Olika metoder som gör att inte hela träden behöver avverkas kan prövas, t.ex. nedskärning av kronor. De som måste avverkas bör tas till vara som resurs för arter som är beroende av döda träd och placeras i Krokängsparken eller på Bratteråsberget. I samband med ingreppen i parken bör man även se över föryngringen av ädellövträd, främst ek i hela parken. Åtgärderna bör kunna utföras som skydds- och/eller kompensationsåtgärder. Alla åtgärder som kan komma att behövas skall diskuteras och utföras i samråd med förvaltningen och göras på ett så tidigt stadium som möjligt. Fotbollsplanen som finns idag kommer att påverkas i alternativ T. Förvaltningen anser inte att det är nödvändigt att *fotbollsplanen* med tillhörande byggnad förläggs 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. På detta sätt kan även Krokängsparken och Bratteråsberget knytas samman.

9. Räddningstjänsten tillstyrker båda alternativen, men förordar alternativ T, med hänsyn till de fördelar detta ger för bebyggelsen intill banan vid en eventuell olycka. Med detta alternativ ser Räddningstjänsten att det lättare går att åstadkomma skyddsåtgärder vilket kan bli nödvändigt bli vid tunnelmynningen. Detta skulle t ex kunna ske genom att ytterligare en bit överbyggs. Kommande riskutredning får utvisa vilka svårigheter som måste hanteras i de olika alternativen. Ur sårbarhetssynpunkt är bästa alternativet att förlägga spåren i separata tunnelrör med möjlighet till kommunikation mellan dessa på vissa ställen.

10. SDN Lundby har under många år försökt att påverka sträckningen av en framtida utbyggd hamnbana till en annan lokalisering. Hamnbanan är en massiv barriär som motverkar en hållbar stadsutveckling och social sammanhållning. Nämnden påtalar – genom ett särskilt yttrande från s, mp, m, fp och kd – att det är olyckligt att hamnbanan ligger där den ligger. Helst hade man velat se ett genomarbetat förslag som innebar att hamnbanan kunde läggas i tunnel från Lärje/Nylöse via Aröd till Biskopsgården. Frågan det nu gäller är vilket av två alternativ i befintlig sträckning som är det lämpligaste. En konsekvens av valet att genomföra utbyggnaden i olika etapper är att den fortsatta etappen från Eriksberg till Kvillebäcken i mycket hög grad styrs av hur denna inledande etapp utformas. SDN Lundby tycker att man ska välja det alternativ som har bäst förutsättningar att minska barriäreffekter och skapa bra samband och kopplingar. Vår samlade bedömning är att utbyggnad enligt tunnelalternativet ger störst möjlighet att minska de socioekonomiska klyftorna mellan områdena norr och söder om Hamnbanan och därigenom förbättra integrationen mellan dessa och förordar därför alternativet T till fortsatt utredning och järnvägsplan, inte minst ur säkerhetssynpunkt. En grundförutsättning för att genomföra utbyggnaden av Hamnbanan i denna sträckning måste vara att det genomförs kraftfulla åtgärder för att minska störningarna för befintliga fastigheter vid Pölsebo. Dessa störningar kommer annars att öka ytterligare med ökad trafik, menar man. Socialt bör man välja det alternativ som har bäst förutsättningar att minska barriäreffekter och skapa bra samband och kopplingar. Det innebär att människor har lättare att röra sig mellan olika delar till fots eller cykel, vilket skapar möjligheter till möten. Därigenom kan det bidra till att minska segregationen. För en hållbar utveckling med social sammanhållning i Lundby, övriga Hisingen och Göteborg är detta en av de avgörande frågorna framöver. SDN Lundby bedömer att tunnelalternativet ger bättre möjligheter att bygga ihop området i söder med norra delen och att förbättra sambanden mellan dessa områden. Sett ur barnperspektiv bedömer man att utbyggnad enligt tunnelalternativet 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.

11. Trafiknämnden förordar dubbelspår i ny tunnelsträckning. Trafikkontoret har medverkat i programarbetet. En utbyggnad till dubbelspår i ytläge (Alt BÖ) innebär en ungefärlig dubblering av banvallens bredd vilket ger ökade barriäreffekter. Det nya spåret kan placeras norr eller söder om det befintliga. En ny järnvägsbro över Säterigatan måste i så fall byggas liksom flera nya bilbroar över spårområdet. Alternativet med ny tunnelsträckning (Alt T) innebär att störningarna kan minimeras för omgivningen. Strävan är att låta tunneln mynna så långt västerut som möjligt för att ge möjlighet till förbättrade kontakter mellan Pölsebo småstugeområde och Västra Eriksberg. Bollplanen vid Säterigatan måste vid ett tunnelbygge troligen grävas upp och återskapas när tunneln är klar. I tunnelalternativet finns möjlighet att utöka Krokängsparken och koppla denna till Eriksberg. Även mot väster finns genom anläggandet av en betongtunnel möjlighet att utöka park och grönområde. I området kring Säterigatan och Juvelkvarnen förbättras möjligheterna till stadsutveckling genom friläggande av mer bebyggbar mark. Av de föreslagna alternativen förordar Trafikkontoret alternativ T. Detta alternativ ställer större krav på utbyggnad och anpassning av gatunätet men innebär också förutsättningar för att på ett bättre sätt begränsa bullerstörningar och minska barriäreffekter. Detta förslag bedöms också ge

jämförelsevis bättre möjligheter till stadsutveckling med mer bebyggbar mark och bättre integration av de kringliggande stadsdelarna. Dessutom möjliggör detta alternativ en framtida utbyggnad av infrastruktur för spårvagnstrafik där spåren kan läggas på tunneltaket till skillnad från det andra alternativet där godstågsspåren utgör en barriär även för eventuell framtida spårvagnsutbyggnad.

I det fortsatta arbetet behöver särskild fokus ägnas åt detaljutformningen i de västra delarna av programområdet för att säkra att höjdsättning mm kan anpassas så att området väster om Älvsborgsbron kan anslutas för järnvägstrafik. Trafiknämnden belastas med utgifter för iordningsställande av allmän platsmark såsom nya gator. Trafiknämnden får också årliga driftskostnad för skötsel och underhåll av tillkommande allmän plats.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

12. Business Region Göteborg anser att de nu aktuella förslagen till förbättringar av Hamnbanan i anslutning till sin nuvarande sträckning är nödvändiga och måste fullföljas snarast. Alternativ T har fördelar ur miljösynpunkt, menar man, och är att föredra av de två alternativen. I det pågående arbetet med Centrala Älvstaden bör en helhetssyn på infrastrukturen ligga till grund för det fortsatta planarbetet, menar man.

13. Luftfartsverket har utfört kontroll områdets påverkan på alla faser av eventuellt närliggande flygplats civilt publicerade in- och utflygningsprocedurer, samt förhållande till navigerings- och landningshjälpmedel. Kontrollen utförs enligt fastställda rutiner så att tänkbara påverkansfaktorer för luftfarten täcks in. Man har inte funnit att etableringen innebär påverkan på någon flygplats in- och utflygningsprocedurer eller hinderbegränsande områden och har därför inget att invända.

14. Länsstyrelsen har följande synpunkter:

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen finner att de frågor som lyfts upp i programmet är relevanta och angelägna att fortsatt studera utifrån de alternativ som kommer att behandlas i Trafikverkets järnvägsutredning. Länsstyrelsen kan inte föregå yttrande över järnvägsutredningen, men har i tidigare yttrande över de lösningar som presenterades i förstudien förordat någon form av tunnelalternativ. Det fortsatta program- och planarbetet förutsätter nära samarbete med Trafikverket för att efterhand lösa detaljfrågor om boendemiljö (buller, risker i övrigt, vibrationer, stomljud och elektromagnetiska fält, barriäreffekter) samt påverkan på natur- och rekreativvärden (bl a arter som omfattas av artskyddsförordningen) samt kulturmiljö.

Motiv för bedömningen

Parallellt med föreliggande program för detaljplan arbetar Trafikverket med en järnvägsutredning för dubbelspår på sträckan Eriksberg-Pölsebobangården. Syftet med dubbelspårsutbyggnaden på Hamnbanan är att säkerställa framtida godstransporter på järnväg till och från Göteborgs hamn och övriga industrier på västra Hisingen. Huvudalternativen, vid sidan av nollalternativ, är dubbelspår i befintlig sträckning (olika varianter med mer eller mindre överdäckning) samt dubbelspår i ny tunnelsträckning.

Tidiga samråd har hållits med Länsstyrelsen och Miljöförvaltningen, Göteborgs Stad om innehåll och avgränsning av MKB (protokoll från möte 12 november bifogas för kännedom).

Länsstyrelsen kan inte föregå yttrande över järnvägsutredningen, men har i tidigare yttrande över de principlösningar som presenterades i förstudien (2006-06-08) förordat någon form av tunnelalternativ, vilket strukturmässigt och samhällsekonomiskt torde utgöra bäst hushållning med marken. Utbyggnad i befintlig sträckning bör enligt Länsstyrelsen betraktas som ett referensalternativ.

Länsstyrelsen finner att de frågor som lyfts upp i programmet är relevanta och angelägna att fortsatt studera utifrån de alternativ som kommer att behandlas i Trafikverkets järnvägsutredning. Med avseende på Hamnbanan, som är av riksintresse för kommunikationer, gäller att banans funktion och möjlighet att utveckla denna inte får försvåras.

Detaljplaner som antas med stöd av detta program får alltså inte negativt påverka nuvarande drift, och möjligheter till underhåll och utveckling av Hamnbanan, vilket i detta fall innebär utbyggnad till dubbelspår. Trafikverket anger i sitt yttrande från 13 december att "Utbyggnaden ska präglas av rimlighet när det gäller såväl kostnader som konsekvenser för trafik och miljö." Länsstyrelsen har i tidigare yttranden uttryckt att om detaljplanerna utformas så att det finns utrymme och är tekniskt möjligt med en utbyggnad av Hamnbanan kan riksintresset anses vara tillgodosett. Till detta skall läggas att en samhällsekonomiskt rimlig lösning måste vara möjlig att genomföra. Som underlag för det fortsatta arbetet med såväl järnvägsutredning som detaljplaneprogram för området är det därför av största vikt med en bred samhällsekonomisk bedömning, som visar skillnader mellan alternativen (t ex värdet av större eller mindre ytor exploaterbar mark, ökande eller minskande barriäreffekter, ökande eller minskande störningar och förändrad stadsbild med avseende på de skyddsåtgärder som kan krävas) med avseende på möjligheterna för fortsatt stadsutveckling på Norra Älvstranden.

Analys av riskbilden i området skall enligt Länsstyrelsen ske utifrån den gemensamma riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods som finns för storstadslänen sedan 2006 (Länsstyrelserna i Stockholms, Västra Götalands och Skåne län). Policyn innebär att riskhanteringsprocessen beaktas i framtagandet av detaljplaner inom 150 m från en farligt gods-led och att de lokala förutsättningarna i det aktuella området ligger till grund för bedömning av riskbilden.

Det fortsatta program- och planarbetet förutsätter nära samarbete med Trafikverket för att efterhand också lösa detaljfrågor om boendemiljö (buller, risker i övrigt, vibrationer, stomljud och elektromagnetiska fält, barriäreffekter) samt påverkan på natur- och rekreativvärden (bl a arter som omfattas av artskyddsförordningen) samt kulturmiljö. Länsstyrelsen finner det inte möjligt att lämna synpunkter på dessa aspekter innan järnvägsutredningen är klar.

Vid planering av bebyggelse längs de delar Hamnbanan som inte är aktuell för någon form av överdäckning, instämmer Länsstyrelsen i Trafikverkets synpunkt om att beräkning av störningsgraden för nämnda aspekter behöver utgå ifrån uppgifter om framtida trafikering och hastighet på Hamnbanan.

Behovsbedömning

Någon behovsbedömning gällande betydande påverkan på miljön har inte fogats till programmet. Frågan bör utredas och stämmas av med Länsstyrelsen innan programmet antas.

Beredning

Beslut i detta ärende har fattats av Peter Nordström efter föredragning av Karin Slättberg. Inför Länsstyrelsens bedömning i ärendet har samtliga berörda statliga sektorsföreträdare beretts tillfälle att lämna synpunkter på Länsstyrelsens beredning för samhällsbyggnadsärenden 8 december 2010. Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning vid en avvägning mellan olika framförda synpunkter.

15. Svenska Kraftnät.har inget att erinra mot förslagen.

16. Trafikverket tar parallellt med programmet fram en järnvägsutredning för området och ser positivt på att Göteborgs stad i programmet fokuserar både på utveckling av Hamnbanan och önskemål att minska Hamnbanans barriäreffekt för att skapa en god bebyggd miljö, dvs ett hållbart samhälle. Vid planering av de delar av Hamnbanan som inte är aktuell för någon form av överdäckning, rekommenderar man att i bullerberäkningar utgå från framtida trafikering och hastighet på Hamnbanan. Man förutsätter även att hänsyn tas till vibrationer, stomljud och elektromagnetiska fält.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

17. Boende på Bratteråsgatan 70 framför att alternativ T är det bästa alternativet för de boende i området. Idag har man problem med inbrott och en relativt otrygg miljö i närområdet. Alternativ T möjliggör utveckling av området, fler hus kan byggas, fler rör sig i området, vilket gör området med säkert och trivsamt. Nollalternativet och alternativ B förhindrar denna utveckling, vilket man inte önskar.

18. Boende på Corneliusgatan 9 förordar alternativ T, av de föreslagna alternativen. Hamnbanan uppfattas idag, tillsammans med Lundbyleden som en extremt svåröverkomlig barriär mellan centrala Hisingen och Älvstranden, barriären bidrar till segregering och försvårar en positiv utveckling av SDN Lundby genom buller, säkerhetskorridorer, stängsel m.m.. Det är viktigt att man försöker minimera de ytterligare barriäreffekter som skapas när hamnbanan byggs ut längs befintlig sträckning. Bullerplank, bullervallar, staket m.m. understryker barriären och bör undvikas. För att minimera buller samt barriären mellan södra och norra Sannegården (området norr om Eriksbergs köpcentrum) och naturligt koppla ihop Norra Sannegården med Älvstranden vore det önskvärt ifall banan täcks över förbi köpcentrat ända fram till Eriksbergsmotet, t.ex. genom en ekodukt.

Som småbarnsföräldrar är man mycket oroliga över de ökade mängder av farligt gods som kommer transporters längs hamnbanan. Det är märkligt att man inte får transportera farligt gods på lastbil genom Lundby tunneln men att det inte är några problem att köra fullastade tågset med klor, gasol, olja, bensin m.m. på hundra meters avstånd från skolor (Taubeskolan, Herrgårdskolan, Donnergymnasiet, Bräckeskolan m.fl.), tiotalet daghem samt arbetsplatser och hem för tusentals människor i central Göteborg. Som boende nära hamnbanan med barn i skol och förskoleålder vill man ha information om vilka

transporter som kommer att gå på banan, hur frekvent, vilka säkerhetskrav som finns, hur man samarbetar med räddningstjänsten, vilka rutiner som finns för att meddela skolorna ifall en olycka händer etc.

Krokängsparken är en av mycket få naturliga parker i området. Den utnyttjas dagligen som lekplats, klassrum, andningshål, utflyktsmål m.m. av skolor, familjer och daghem i området. Ekarna är fantastiska och parken har en lång och intressant historia som folkpark och nöjespark i Göteborg. Under byggnadstiden är det viktigt att man stänger av så få delar av parken som möjligt samt att det måste vara möjligt att nå älvstranden via gång och cykelväg. Bollplanen utnyttjas av hundratals ungdomar i området under vår, sommar och höst, samt som huvudplan för Eriksbergs IF. Då planen måste grävas upp under tunnelbygget är det viktigt att en ersättningsplan anläggs under tiden (flera år). En lämplig plats skulle kunna vara den befintliga Bräckeplanen (nedanför Bräckeskolan) som temporärt rustas upp och beläggs med plastgräs, alt området norr om Eriksbergsdockan. Ifall inte bollplanen ersätts riskerar Eriksbergs IF förlora flera ungdomskullar vilket på sikt riskerar klubbens framtid samt att flera årskullar i området inte kommer få möjligheten att få spela fotboll på lag nivå. Efter tunnelbygget bör det vara lämpligt att kompensera kringboende för flera års byggbesvär med en fin lekplats i parken, liknande t.ex. ”Plikta” i Slottsskogen. Efter bygget skulle vi även vilja se att dagens Krokängspark förstoras och naturligt integreras med skogsområdet på Bratteråsberget samt Färjenäsparken

Hamnbanan utgör idag en barriär mot Färjenäsparken för boende norr om banan (Pölsebo och Bräcke). Det är önskvärt att tunnelmynningen förlängs fram till Ivarsbergsmotet och att cykelvägar och gångvägar anläggs så att man via t.ex. ekodukt får en naturlig gång och cykelväg från Pölsebo och Krokängsparken, över dagens hamnbana ner till Färjenäs och blivande Taubeskolan.

19. Boende på Draggensgatan 19 anser att det måste finnas en annan väg för dubbelspår. Kan inte vara vettigt att lägga detta genom bebyggelse såsom hus & lägenheter.

20. Boende på Jyllandsgatan 24 anser att Hamnbanan inte alls hör hemma i ett tätbebyggt område utan måste flyttas. Då det är mycket farligt gods som transporteras genom Eriksbergsområdet och det finns nybyggda förskolor och en ny skola skall byggas med många elever 50 m från Hamnbanan som är av riksintresse för hela Sverige då kan Göteborgs stad kräva att hela Sverige skall vara med och betala vad det kostar med en ny sträckning av Hamnbanan där det inte finns så mycket folk nära den, anser man. Det är svårt att förstå menar man, att staden kan ta ett så stort ansvar och föreslå att Hamnbanan skall byggas ut i den befintliga sträckningen om det skulle hända en olycka t.e.x med en gasoexplosion eller bensinbrand i en tunnel såsom nu är föreslaget.

Boende på Londongatan 64E förordar en alternativ dragning av Hamnbanan men anser ändå att av de redovisade alternativen bör alt T väljas. Att tunneln blir så lång som möjligt för att undvika spår i ytan är synnerligen viktigt. En dragning till Ivarsbergsmotet känns naturlig och självklar, menar han. Att skapa en ekodukt för att bygga ihop Pölsebo, parken och Eriksberg är mkt positivt. Längre österut bör järnvägen förläggas i tunnel förbi Eriksbergs köpcentrum för att eliminera barriären mellan Eriksbergs köpcentrum och Sannegården. Krokängsparken måste bevaras i sitt nuvarande skick, menar han. 200-åriga ekar är ovanliga och viktiga i parkens unika

biokultur. Mycket viktigt att Krokängsparken kan vara en lekplats för barn under byggnationstiden. Trafikverket, tillsammans med byggherre, skall konsultera en referensgrupp bestående av medlemmar från aktiva föreningar i området både i planeringsprocessen inför byggnation och under byggtiden före samtliga beslut som berör allmänheten och boende.

21. Boende på Londongatan 70C menar att Krokängsparken är en kulturhistorisk plats som har naggats i kanten av bl a järnvägen. Av kulturmiljölagen framgår att den som planerar eller utför ett arbete ska se till att skador på kulturmiljön undviks eller begränsas. Det är av största vikt att bevara landets ädellövsskogar. För att också framtida generationer skall få chansen att ta del av värdefulla tätortsnära naturområden är det av största vikt att man skyddar Krokängsparken från överexploatering. Det är också av stor vikt att bullervärden och bullerdämpande åtgärder följs enligt riksdagens riktvärden, menar han. Utredning kan eventuellt utföras av Göteborgs Universitet, Sahlgrenska Akademin – Institutionen för medicin. Vibrationerna från en dubbelspårutbyggnad av Hamnbanan måste minimeras, ex. med markförstärkning av pålning. Det är även av största vikt att förebygga byggnadsskador på befintliga byggnader i närområde till Hamnbanan. En riskanalys ska göras av Trafikverket. Riskavstånd gällande trafikfarligt gods bör vara likvärdigt (80 meter) både från befintliga byggnader och nybyggnation. Det är av stor vikt att Trafikverket klart och tydligt visar de dokument som ligger som politiskt beslut av de nuvarande förslagen av Hamnbanans utbyggnad – Krokängsparken - Eriksbergsmotet – Pölsebobangården, menar han liksom att det ska finnas en befintlig handlingsplan i området vid olycka eller skada. ser utbyggnaden av dubbelspår Eriksbergsmotet – Pölsebobangården som oacceptabel. Järnvägsutredningen för dubbelspår Eriksbergsmotet – Pölsebobangården bör åter granska andra alternativa dragningar av denna järnvägssträcka (ex. via Säve), menar han.

22. Boende på Maj på Malös gata 29 menar att tunnelalternativet, givet att tåget inte tar en helt annan väg över Hisingen än genom ett bostadsområde, det enda tänkbara:

1. Redan idag är ljudstörningarna från tåget ett problem – flera grannar har svårt att sova på grund av godstågen. Med en ökande trafik kommer problemet att öka. Även om tågen i öppet spår skulle gå längre ner och ljudvallarna därför bli högre, kommer olägenheten finnas kvar så länge tågen inte täcks över. Tunnel är därför enda hållbara alternativet.
2. Vad jag förstår är en del av tåggodset hälsofarligt, vilket gör att transportererna bör vara inneslutna när man passerar nära människors boendemiljö. Tunnel är därför det enda hållbara alternativet.
3. För att fortsätta förstärka kvaliteten i boendemiljön kring Norra Älvstranden är det viktigt att ta bort tågtrafiken, på samma sätt som biltrafiken togs bort via Lunbyntunneln. Tunnel är därför också för tågen det enda hållbara alternativet, givet att tågsträckningen inte ändras helt. Troligtvis är kostnaden för att dra trafiken ovan jord avsevärt lägre än genom tunnel, men argumenten kring boendemiljö och säkerhet måste väga över.

23. Boende på Norska Gatan 20 anser att Hamnbanan inte hör hemma alls i ett tätbebyggt område pga. farligt gods som transporteras, ljud mm. Därför bör Hamnbanan flyttas.

24. Boende på Norska Gatan 36 protesterar mot tunnelbygge under Krokängsparken av hänsyn till den fina naturen och fotbollsplanen samt mot att tung och farlig last ska fraktas så nära hus och utomhusmiljöer, menar man och hoppas att detta inte går igenom samt att man väljer ett annat alternativ utanför tätbebyggt område.

25. Boende på Pilegårdsgatan 30 anser att informationen varit bristfällig kring det planerade järnvägsbygget. Att bygga ytterligare en högriskabel godsjärnväg är inte ett sätt att förtäta staden, menar man. Man borde satsa på en långsiktigt lösning när man "har möjlighet att få bidrag på nationell nivå". Man borde inte tillåta förtätning med bostäder om man samtidigt måste öka riskerna av transporter med farligt gods. Hamnbanan borde istället flyttas till ett läge mitt på Hisingen där tätheten är mindre. En dragning av Hamnbanan genom Eriksberg har spelat ut sin roll.

26. Boende på Rositas Gata 8 menar att man i förslaget med tunnel borde ta med en betongtunnel på Pölsebangården hela vägen bort mot Ivarbergsmotet. Tågtrafiken beräknas öka och fler människor kommer att bo nära järnvägen eftersom nya hus byggs just vid den tänkta tunnelmynningen. Dessutom ska det byggas en skola i området ca 100 m från järnvägen. Man måste tillse god miljö och säkerhet för boende (och arbetande) i området. I nu tänkta utformning tar man död på bostadsområdet på platån i V Eriksberg, menar hon. Med en längre tunnel skulle man kunna bygga ihop Bräcke och V Eriksberg samt skydda boende från buller och (förhoppningsvis) även miljöfarligt gods. Detta borde vara oerhört viktigt i ett sådant expansivt område. Om det hände en olycka nära en skola och bostadsområden skulle det vara svårt att hävda att man ville spara lite pengar därför valde man att inte skydda allmänheten som bor och vistas på platån och i Bräcke. Är inte god säkerhet och miljö värt mer än pengarna en betongtunnel kostar? Resultatsfattare måste tänka om!

27. Boende på Rositas gata 15 menar att det är självklart att de flesta förespråkar tunnelalternativet om det endast är detta och en öppen spårlösning som gäller, men tycker budskapet om att det endast är de två föreslagna alternativen som skall diskuteras är märkligt. Det hade krävt en tydligare förklaring, menar man. Hisingens roll som "en viktig motor" för Göteborgs utveckling och framtid har bl.a. inneburit att viktig verksamhet, som inte alltid varit önskvärd i sta`n, har förlagts hit. Att exv förlägga en Europaväg över Hisingen som är en ö och inte samtidigt förstå att detta kräver "två broar" i stället för en, samtidigt som Hisingen skiljs från fastlandet på grund av trafiksituationen, verkar inte genomtänkt. Nu verkar t ex Stena Line välkomna till Hisingen under förutsättning att verksamheten inte heller "smutsar ner" centrala delar av Hisingen, osv. Nu finns ett fint tillfälle, att i efterskott och för en bättre planerad framtid, att flytta spåret från Göteborgs framtida tillväxtyta och verkligen låta centrala Hisingen växa samman med centrala sta`n, menar han. Väg och prioritera Hisingens framtida utveckling med Göteborg tillsammans med alla övriga projekt på ett rättvist sätt, avslutar han.

28. Ägaren till Sannegården 28-31 motsätter sig alternativ B. Trafiken på järnvägen i befintlig utformning upplevs redan idag som mycket störande för hyresgästerna. En utbyggnad av befintlig sträckning är inte acceptabel med tanke på ökade störningar.

29. Boende på Södra Sälöfjordsgatan 4 anser att förslaget till utbyggnad av Hamnbanan är utbyggnad av Hamnbanan i Göteborg är förkastligt av flera anledningar:

- 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.
- Vid klogasolyckan 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.
- 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.
- 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.
- Krokängsparken är värdefull och blir bara med 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.
- 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 sätt än som genomfartsled för godstrafik.

Han ifrågasätter även den demokratiska processen kring valet av alternativ, vad och vem som 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. Han menar att man bör förkasta nuvarande förslag för utbyggnad av Hamnbanan i dess befintliga sträckning och utveckla de alternativa förslag som tidigare var aktuella.

30. Boende på Tyska Gatan 20 anser att vi idag har tillräckligt med trafik och att Hamnbanan bör flyttas samt att man skall låta bli den vackra Krokängsparken.

31. Boende på Tyska gatan 22 menar att det redan idag är mycket trafik – tågen passerar hela dagarna och det både gnisslar och skakar husen. När man tänker på att det transporteras farligt gods precis bredvid fotbollsplan där barnen leker blir man mörkrädd! Krokängsparken är en fantastisk vacker park! Låt inte den förstöras av att en järnväg skall gå igenom den. Låt våra barn växa upp med grönområde nära sig! Hamnbanan hör INTE hemma i ett tätbebyggt område utan bör flyttas!!

Boende på Århusgatan 27 tycker att en annan sträckning av hamnbanan hade varit önskvärd så att man kunde undvika att köra farligt gods på bullriga tåg i tätbebyggt område. Det känns inte som man i tillräckligt hög utsträckning funderat över hållbarhetsaspekter ur ekologiskt och socialt perspektiv när man lägger hamnbanan rakt genom centrala älvstaden. Man inser att detta så gått som säkert ändå är ett faktum och menar då att det blir avgörande att tunneln blir så lång som möjligt för att undvika förstörelse av en unik miljö. Att avsluta redan vid Londongatans förlängning är oacceptabelt. Dragning till Ivarsbergsmotet är det enda godtagbara alternativet! Järnvägen används idag av barn i yngre tonåren som lekplats och det är väldigt otäckt på många sätt så klart. Att få bort den ur parken är högst önskvärt! Planerna på skapa en ekodukt för att bygga ihop Pölsebo, parken och Eriksberg känns mycket positivt. Krokängsparken måste bevaras i sitt nuvarande skick. Våra vackra 200-åriga ekar är ovanliga och viktiga i parkens unika biokultur. Nu är det upp till bevis att inte ekonomin går före ekologi och socialt perspektiv i samhällsplanering. Det är mycket viktigt att Krokängsparken kan vara en trygg och säker lekplats för barn också under byggnationstiden. Att det blir en naturlig passage utan hinder mellan kommunikationer nere vid Eriksberg och Bräckeskolan. Trafikverket, tillsammans med byggherre, skall konsultera en referensgrupp bestående av medlemmar från medborgare i området både i planeringsprocessen inför byggnation och under byggtiden före samtliga beslut som berör allmänheten och boende. Man tar avslutningsvis för givet att man särskilt beaktar och tar avgörande hänsyn till barns perspektiv i alla beslut.

32. Boende utan angiven adress (1) förordar en annan sträckning av hamnbanan, dvs vilken som helst som inte dundrar genom centrala älvstaden. Eftersom hon dock inser att så kommer ske är det avgörande att alternativ T väljs genom Bratteråsberget och Krokängsparken. Att tunneln blir så lång som möjligt för att undvika spår i ytan är synnerligen viktigt. En dragning till Londongatans förlängning ser jag som det minst acceptabla, en dragning till Ivarsbergsmotet känns naturligt och självklart. Att skapa en ekodukt för att bygga ihop Pölsebo, parken och Eriksberg är mkt positivt. Längre österut ska järnvägen förläggas i tunnel förbi Eriksbergs köpcentrum. Detta skulle innebära att barriären mellan Eriksbergs köpcentrum och Sannegården försvann. Krokängsparken måste bevaras i sitt nuvarande skick. 200-åriga ekar är ovanliga och viktiga i parkens unika biokultur. Mycket viktigt att Krokängsparken kan vara en lekplats för barn under byggnationstiden samt att verksamhet vid Bräckeskolans förskola och skola kan fortgå under byggnationstiden utan olägenheter för barn och personal. Även viktigt att tillgängligheten till kollektivtrafik och övrig service vid Eriksberg kan bibehållas under byggnationstid så att boende i området kan röra sig obehindrat. Trafikverket, tillsammans med byggherre, skall konsultera en referensgrupp bestående av medlemmar från aktiva föreningar i området både i planeringsprocessen inför byggnation och under byggtiden före samtliga beslut som berör allmänheten och boende.

33. Boende utan angiven adress (2) undrar varför betongtunneln inte går ända ut till Ivarbergsmotet eller till Älvsborgsbron och behöver sluta nära Londongatan. Eva A menade på mötet att den sista biten borde finansieras av bolagen som äger marken för att det kommer vara mer attraktivt för kunderna som kommer köpa bostäder. Men sanningen är att allt är redan såld, så det finns inget intresse från bolagen. Nu förväntas att skolan (staden) ska stå för den kostnaden. Hade jag varit planarkitekt så skulle jag försöka lyfta stan och speciellt "Hisingen" som behöver integreras mer med "Eriksberg". Som Eriksbergsbo har jag beslutat att bosätta mig på platån och accepterat miljön runt omkring mig (hamnbanan, oljeraffinaderi, älvsborgsbron). Nu med det här

beslutet så är det ett steg i fel riktning, menar han. Vem vill se, och höra tågen susa förbi i 70km/h. Snälla du, gå inte med o ta beslutet att tunneln kommer börja på Londongatan från estetiskt perspektiv. Minst från Ivarbergsmotet med "Ekobetongtunnel", för framtiden.

34. Boende utan angiven adress(3) menar att projektet inte har hanterats på ett tillfredsställande sätt när det gäller avstånd till bebyggelse, i normerna står det att bebyggelse gods skall tas hänsyn till ju mer farligt gods som fraktas desto längre avstånd skall tas. Detta har inte skett utan ett minimum har tagits in i beräkningen. Enligt vad jag förstått så behövs det betydligt fler meter mellan bebyggelse när det gäller dessa omfattningar av farligt gods som är beräknat. Att EU normen för tillfället inte är fastfärdig gör det inte moraliskt rätt att utsätta människor för fara utan ger i stället ett särskilt moraliskt hänsynstagande för dom berörda. Allt borde läggas på is tills EU har fastfärdigt avstånd och vad som krävs för att transportera farligt gods, menar hon. Tunneln under Krokängsparken måste specialbyggas då det skall gå gasoltransporter här. Detta kräver att tunneln är v-formad ifall det blir en explosion. Man kan inte sätta upp bullerplank mot explosioner, menar hon. Att använda sig av de gamla normerna som inte gäller längre är oansvarigt. Eller kommer radhusen i Pölsebo att köpas då dom inte står tillräckligt långt i från järnvägen som det är i dagen beräkning på 25 meter? frågar hon.

Järnvägen kommer att fungera som en barriär mellan Eriksberg och resten av Hisingen, samt mellan Bräcke, Pölsebo Eriksberg. då den inte kommer att vara nergrävd 10 meter under mark hela vägen. Att påstå att det skulle länka samman är inget bra argument om man inte ser banvall som ett lek- och sällskaps rum. Om en explosion skulle ske i berget vid Bräckeskolan så är inte ett tråg det bästa alternativet då det blir ett rejält tryck när gas exploderar. Det behövs något mer genomtänkt och stabilare. Det finns en orsak varför det finns avstånd mellan terminaler som tar hand om farligt gods och bebyggelse, då transportererna kommer att öka med den om fattningen den nu gör så kan man inte räkna med dom gamla beräkningarna. Då det inte kommer gå den omfattningen av gods utan betydligt mer och dessutom i dubbla spår och då skall det enligt gällande normer tas med mortalitet vid olycka/ transporter antal transporter gods mm .

35. Boende utan angiven adress (4) menar att det är nödvändigt att Göteborgs Hamn får förutsättningar att utveckla sin verksamhet och stärka sin konkurrenskraft. Detta kräver möjlighet till expansion och förbättrade anslutningar till regionala och nationella vägar, järnvägar samt flyg-och sjöleder. Stora infrastrukturprojekt i Göteborg hanteras idag samtidigt. Trafikverkets järnvägsutredning och Göteborgs program för dubbelspår på hamnbanan remisshanteras samtidigt som Göteborg har startat en visionsstudie för Centrala Älvstaden. Ny bro som skall ersätta Götaälvbron, och en tågtunnel som skall göra Gbg C till genomfartsstation, den sk Västlänken. Bohusbanans roll behöver också hanteras. Dessa infrastrukturprojekt måste få en samordnad struktur och ligga till grund för helhetssyn i samhällsplaneringen. De nu aktuella förslagen till förbättringar av hamnbanan i anslutning till sin nuvarande sträckning är nödvändiga på kort sikt och bör fullföljas snarast. En kompletterande anslutning för hamnbanan behöver utredas för utbyggnad på längre sikt. En sådan anslutning kan kopplas till Bohusbanan och Säve. Säkerheten ökar då både i transportledet och i det tätbebyggda Norra Älvstranden. Alternativ T med dubbelspår i ny tunnelsträckning har fördelar ur miljösynpunkt och är att föredra av de två alternativen. I den fortsatta planeringen bör ingå att också beakta möjligheten att ge kollektivtrafiken en spåranslutning ut mot Västra Hisingen. I

det pågående arbetet med Centrala Älvstaden bör en helhetssyn på infrastrukturen ligga till grund för det fortsatta planarbetet.

Boende utan angiven adress (5) men som bor i Bräcke slogs på ett möte med lokala politiker i Lundby av att alla sa att de var emot byggnationen men samtidigt inte kunde göra något för att påverka. När hon kom hem kände hon sig uppgiven och ledsen. Hon har två små barn som båda går på Bräckeskolans förskola och som kommer att tillbringa de närmsta 15 åren precis ovanför tunneln där hamnbanan planerar att byggas och dagligen frakta livsfarligt gods och hon tycker detta känns detta helt uteslutet. Därför vill hon att vi från kommunens sida skall göra allt vi kan för att man inte ska få en byggnation av hamnbanan rätt igenom bostadsområdet och enda grönområde som Krokängsparken utgör.

Övriga

Företrädare för nätverket för en alternativ sträckning av Hamnbanan tar upp följande fråga: ” På Byggnadsnämndens möte den 28/9 presenterade Anders Svensson ett tjänsteutlåtande om Dubbelspårsutbyggnad på Hamnbanan. Till handlingarna bifogades även ett personligt utlåtande från Anders Svensson benämnd "Många missförstånd om Hamnbanan vid Krokängsparken" Vi finner anledning att rikta kritik på följande punkter:

1. "Andelen farligt gods på hamnbanan är relativt liten ..."

Vad menas med relativt? Vad menas med liten? Varför redovisas inga fakta? År 2002 transporterades totalt 335 000 ton farligt gods = 14 488 vagnar över Hamnbanan enligt Trafikverkets statistik. Det innefattar, förutom alla vagnar med annat farligt gods, bl.a. två vagnar med oxiderande ämnen, en vagn med frätande ämnen och tre vagnar med klor varje dag, året runt. Mellan år 2002 och 2009 sägs godsmängden ha ökat med 40%.

2. "Frågan om Hamnbanans utbyggnad och framtida dragning har debatterats flitigt de senaste åren. Under våren har det uppstått en diskussion som har kallats ”kampen om Krokängsparken” (GP måndagen den 17 maj m m). För oss som jobbar med frågan verkar det som mycket av kritiken beror på missförstånd."

Några veckor efter ovannämnda tidningsartikel hade jag ett samtal med Anders Svensson. Han bör då ha fått en bättre inblick i och kännedom om vad protesterna går ut på. Han var sedan också med på ett informationsmöte, anordnat av SDN-Lundby, där "Nätverket för en alternativ sträckning av Hamnbanan" läste upp ett uttömmande uttalande. (Bifogas som Word-dokument.) Varför citerar Anders Svensson GP's rubriksättarens klatschiga rubrik? Varför utelämnar han relevant kritik och synpunkter från de boende längs Hamnbanan i sin framställan till Byggnadsnämndens ledamöter?

3. I 4:e stycket står bl.a. "Hamnbanan och Lundbyleden medför kraftiga bullerstörningar för boende och arbetande i närområdet. ... Grundtanken med att förlägga hamnbanan i tunnel är att minska de störningar och s k ”barriäreffekter” som den tunga godstrafiken medför för närbelägna bostäder längs nuvarande hamnbana och som på ett olyckligt sätt separerar bostäder och arbetsplatser på Norra Älvstranden från områdena norr om Hamnbanan." och i sista stycket står "Med en tunnelloösning tar man bort störningarna för bostäder och skolor genom att godstågstrafiken flyttar under mark."

Dessa påståenden är förvisso helt riktiga och odiskutabla. Men varför redovisas inte det faktum att den aktuella sträckan för tunnelutbyggnad utgör endast en kilometer av de ca fem där det finns bostäder, arbetsplatser, skolor och daghem?

Varför koppla ihop Hamnbanan längs Lundbyleden med den aktuella delsträckan?

4. I sista stycket står också "I samband med planeringen av Västra Eriksberg har ett större parkområde reserverats med vattenkontakt vid Färjenäs.

Kontakterna mellan Bräcke och denna del av älvstrandsområdet kommer att studeras i järnvägsutredningen."

Redan nu vet man att man inte kan sänka ner järnvägsspåren väster om Älvsborgsbrons uppfart. Varför redovisas inte de tekniska begränsningar (lutning)

som gör att järnvägen ligger kvar i öppet spår vid Färjenäsparken precis där det ska byggas skola/daghem för 420 elever?

Varför denna skönmålning?

Namn
Planchef

Anders Svensson
Planarkitekt