

Motion till riksdagen 2005/06:T457

av Anita Sidén m.fl. (m)

Hamnbanan i Göteborg

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om behovet av ny sträckning för hamnbanan på Hisingen i Göteborg.

Motivering

Hamnbanan genom centrala Hisingen i Göteborg är Sveriges mest godsintensiva järnvägsspår. Allt export- och importgods, som inte går med lastbil, fraktas på denna järnväg. Dessutom fraktas gods till och från Hisingens industrier på detta spår. Det är en livsnerv som gjort det möjligt för Västsverige att bli en av de ledande industriregionerna i Nordeuropa. Inom en snar framtid kommer Göteborgs hamn att fördubbla sin verksamhet. För dessa transportsträckor innebär det ökad transportverksamhet. Det är en positiv utveckling. Problemet är att den nuvarande hamnbanan – Sveriges kanske viktigaste transportled – utgör en barriär i Älvstrandsområdet, med medföljande bullerproblem och säkerhetsrisker.

Hisingens geografiska placering innebär att Nordens viktigaste hamn är helt och hållet beroende av trafiksituationen där. Ingen ifrågasätter att transporterna måste gå på Hisingen, men att transporterna går rakt genom ett av öns mest tätbebyggda områden är olyckligt och besvärligt i dag, och ohållbart och oförsvarligt i framtiden.

På norra älvstrandsområdet, som ligger sex kilometer från centrum, har ungefär 5 000 människor bosatt sig. Bostadsbyggandet började år 1991. Cirka 2 000 lägenheter är byggda eller håller på att byggas inom utställningsområdet Västra Sannegården och Eriksberg. Det är mest bostadsrätter, men också 500 hyreslägenheter och 32 äganderätter i radhus. Utbyggnaden fortsätter med cirka 2 000 lägenheter i Västra Eriksberg. Totalt kommer ungefär 50 000 människor att bo och arbeta eller studera på Hisingens gamla varvsområden och för dessa är utvecklingen gällande godsflödena en fråga som berör och engagerar.

Fel! Okänt namn på

Hamnbanan trafikeras i dag med cirka 70 godståg per dygn. Cirka 5 procent av godset är klassat som farligt. När koncentrationen av explosiva, giftiga och frätande ämnen är störst på de västsvenska vägarna är det sannolikt att det också är här olycksriskerna är störst. De senaste åren har vi fått se urspårningar och dylikt på spår som går genom tätbebyggda områden. I farozonen för sådana urspårningar är inte minst de boende på älvstrandsområdena. Antalet godståg stiger och på kort sikt räknar Banverket med att effektivisera genom kortare blocksträckor på hamnbanan. Det innebär att tågen tillåts köra med tätare intervall. Banverket har under våren informerat om förstudien, bland annat på Hisingens bibliotek. Det är inte bara boende på Norra älvstranden som är bekymrade av godstågen utan även boende i Säve och vid Bohusbanan.

Av ovanstående skäl bör Banverket höja prioriteten på det pågående utredningsarbete som tittar på möjligheten att flytta hamnbanan helt från Älvstranden. Det finns i översiktsplanen reserverad mark för en ny sträckning av Hamnbanan över mindre tätbebyggt område och bort från Älvstranden. Uteblir en snar och långsiktig lösning på de landbaserade godsflödena kan hamnens konkurrenskraft urholkas gentemot andra aktörer. En sådan urholkning påverkar Sveriges tillväxtpotentialer till det sämre liksom vår förmåga att fortsätta ge en god välfärd åt människorna som bor i landet. Med andra ord är det inte bara för stadsmiljöns attraktion och Hisingbornas välbefinnande som hamnbanan och järnvägsspåren bör flyttas till ett befintligt spårreservat längre in på Hisingen. Investering i dubbelspår i mer glesbebyggda områden tjänar flera intressen samtidigt. Det är det som gör den till en långsiktigt ändamålsenlig åtgärd.

Stockholm den 4 oktober 2005

Anita Sidén (m)

Cecilia Magnusson (m)

Göran Lindblad (m)