

Ärendenummer	
Trafikverket	TRV 2022/77653
Gävle kommun	20KS162

Avsiktsförklaring – Tolvforsskogen, E4, Ostkustbanan - Delen passager kopplat till kommunens genomförandeetapp 1

Mellan nedanstående parter träffas härmed följande avsiktsförklaring.

Parter

Trafikverket, Region Mitt, org.nr 202100-6297, 781 89 Borlänge, nedan Trafikverket

Gävle kommun, org.nr 212000-2338, Gävle kommun, 801 84 Gävle, nedan Kommunen

Inledning

Denna avsiktsförklaring ska tydliggöra ansvarsfördelningen mellan parterna för att nå parternas mål inom det geografiskt avgränsade området Tolvforsskogen, E4, Ostkustbanan (nedan OKB). Avsiktsförklaringen är avgränsad till att enbart hantera de delar som har koppling till kommunens genomförandeetapp 1 med inriktning på passagemöjligheter. Avsiktsförklaringen lyfter, vid avtalstillfället, kända åtgärder för överenskommelse om ansvar och finansiering för genomförandet av respektive åtgärd och, i förekommande fall, hur det framtida ansvaret för infrastrukturen ska fördelas. En avsiktsförklaring som omfattar hela området kommer att tas fram i ett senare skede då fler av förutsättningarna kring såväl nationell plan som spårdragning av OKB är tydligare.

Trafikverket har redan inlett arbetet med järnvägsplanen och kommer att inleda arbetet med att ta fram en spårlösning för OKB.

Kommunen har redan inlett den kommunala planläggningen genom att under 2021 - 2022 ta fram ett program för detaljplan Tolvforsskogen.

Intill dess att avtal om samverkan, medfinansiering och samfinansiering träffats mellan parterna ska följande avsiktsförklaring gälla mellan parterna.

Syfte

Denna avsiktsförklaring ska tydliggöra ansvarsfördelningen mellan parterna vad gäller planering inför ett genomförande av statligt ägd infrastruktur och kommunal planering och genomförande av nytt verksamhetsområde. Inriktningen i denna avsiktsförklaring är i huvudsak de passager över/under den nya sträckningen av OKB som behöver samordnas mellan Trafikverket och Kommunen.

Avsiktsförklaringen omfattar också de passager som passerar E4 mellan stadsdelen Sätra och Tolvforsskogen och som kan komma att påverkas av ombyggnaden av OKB och E4.

Avsiktsförklaringens syfte är att parterna ska samverka för att nå en överenskommelse över ansvar och finansiering för projektering och genomförandet av aktuell åtgärd och, i förekommande fall, hur det framtida ansvaret för infrastrukturen ska fördelas inom det område som omfattas av kommunens första genomförandeetapp.

Parternas avsikt är att träffa avtal om medfinansiering, samfinansiering och/eller samordning/samverkan enligt de huvudprinciper som framgår i denna avsiktsförklaring.

Definitioner och begrepp

Följande definitioner och begrepp används i denna avsiktsförklaring:

Grundutförande: Den trafikala lösning som Trafikverket föreslår för att lösa en trafiksituation. Begreppet används i samband med medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur.

Tillägg: De förbättringar/ anpassningar som annan part föreslår för att lösa trafiksituationen utöver det som ingår i statens ansvar. Begreppet används i samband med medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur.

Medfinansiering: Annan parts finansiering eller delfinansiering av statlig infrastruktur.

Samfinansiering: Objekt/åtgärd finansieras med olika statliga anslag/finansier

Samverkansavtal: Kommer ifråga när Trafikverket och annan part samverkar för att lösa ett identifierat behov som berör:

- både statens och annan parts anläggning där respektive part står för sina kostnader, eller
- endast annan parts anläggning och Trafikverket sköter bevakning eller genomförande av åtgärden. I dessa fall står den andre parten för kostnaderna.

Medfinansieringsavtal: reglerar detaljerna i avtal avseende finansiering, ansvar och innehåll med annan part.

Finansieringsformer

Tolvforsskogen kommer som geografiskt område inkludera olika intressenters ansvarsområden. Regionen och Trafikverket verkar främst utifrån statlig infrastruktur och hållbart resande. Kommunen verkar utifrån ett stadsutvecklingsperspektiv där Tolvforsskogen behöver knytas till stadens nuvarande struktur.

Nedan listas vilka olika finansieringsformer som finns för den infrastruktur och etablering som avsiktsförklaringen innefattar:

- Nationell plan- statlig finansiering
- Kommunal medfinansiering
- Kommunal finansiering

Dessutom finns möjliga finansieringsformer att söka:

- Statlig medfinansiering från länstransportplanen- statlig medfinansiering
- Stadsmiljöavtal-statlig medfinansiering

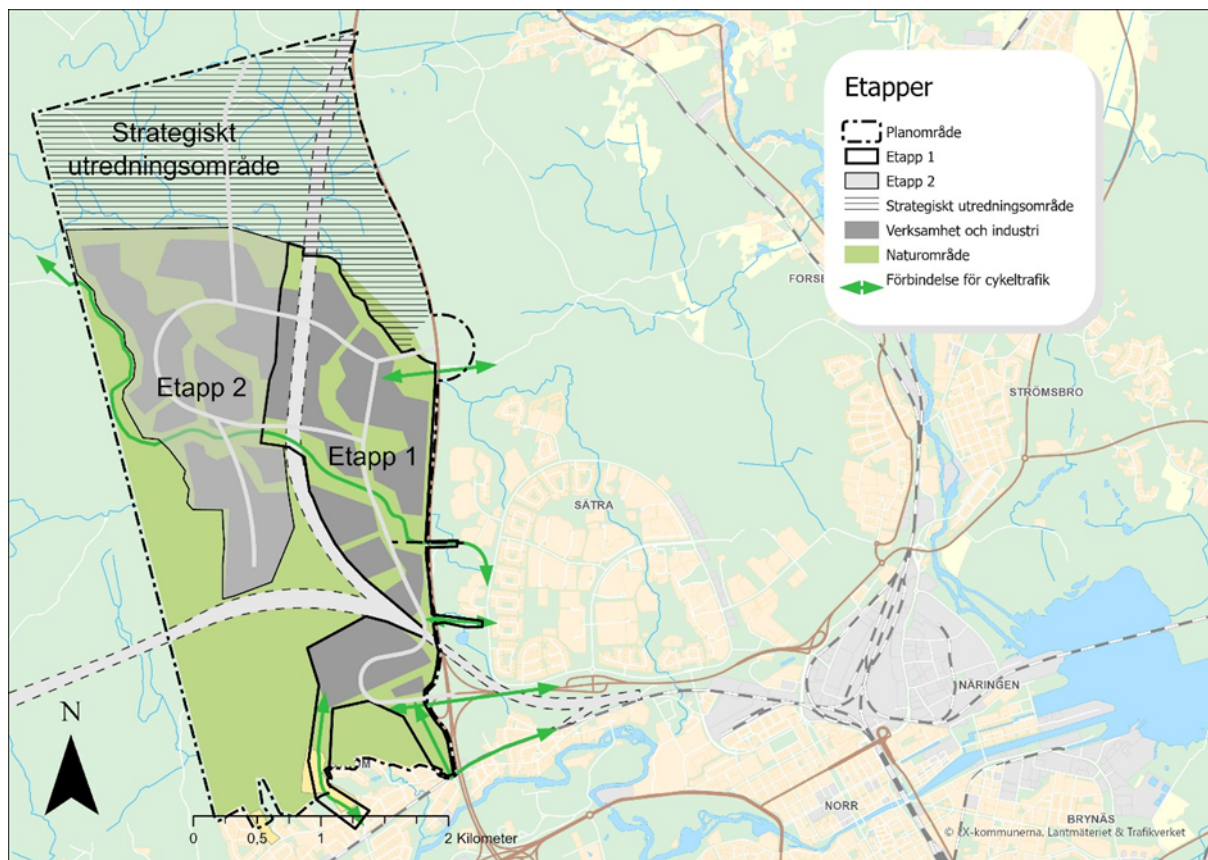


Bild som visar arbetsmaterial i form av markanvändningskarta program för kommunens första genomförandeetapp.

Bakgrund

Trafikverket planerar för ny Ostkustbana och två trafikplatser

Trafikverket ansvarar för utförande gällande planläggning och produktion av den statliga anläggningen OKB och nya trafikplatser som behövs för att ordna in- och utfart till Tolvforsskogen från E4.

Syftet med Gävle-Kringlan är att förbättra kapaciteten och punktligheten samt att minska res- och transporttiderna för att på så vis möjliggöra för en ökad person- och godstrafik. Gävle-Kringlan är en viktig deletapp för hela sträckan Gävle- Sundsvall. Ändamålet för OKB ska vara det bästa transportalternativet genom att erbjuda god tillgänglighet för alla samt säkerställa snabba, hållbara och tillförlitliga transporter för att möjliggöra en positiv samhällsutveckling.

Planläggning och produktion gällande OKB, och Trafikplats Gävle Norra (tpl 200) finansieras av Trafikverket via nationell plan. Kommunen finansierar planläggning och produktion av Trafikplats Tolvforsskogen. Medfinansieringsavtal finns undertecknat gällande planläggning och parterna har för avsikt att teckna medfinansieringsavtal även för produktionen. I järnvägsplanerna och vägplanerna hanteras åtgärder som är kopplade till byggande av väg och järnväg. Järnvägsplanerna och vägplanerna ger en detaljerad beskrivning av den ombyggnation som sker och vilken markåtkomst som krävs för ombyggnationen. Vägplanen för Trafikplats Gävle Norra (tpl 200) har ett beroende med järnvägsplanen gällande OKB och kan inte fastställas förrän järnvägsplanen vunnit laga kraft.

Planläggningen omfattar följande åtgärder:

- Järnvägsplan OKB Gävle V-Kringlan
- Vägplan Trafikplats Gävle Norra (tpl 200)
- Vägplan Trafikplats Tolvforsskogen

Kommunen planlägger nytt verksamhetsområde i Tolvforsskogen

Gävle kommun vill utveckla Tolvforsskogen till en hållbar, innovativ och attraktiv arbetsplats. Gävle växer, vilket ger behov för både nya bostäder men också nya arbetstillfällen. Idag finns en brist på verksamhetsmark och logistik och transporter ses som en framtidsbransch för Gävle. Kommunen har alltså behov av mer verksamhetsmark av just den karaktär som Tolvforsskogen kan erbjuda.

År 2020 startade Gävle kommun ett arbete med program för detaljplan och en förstudie för Tolvforsskogen.

I program för detaljplan Tolvforsskogen, identifierar kommunen vad som behövs för att nå en god helhet vad gäller funktionalitet och tillgänglighet för den framtida markanvändningen inom planområdet. Området utreds för att göra avvägningar mellan olika markanvändningsintressen. I programmet föreslås en struktur för bebyggelse, trafik och grönska/vatten som med riktlinjer för kommande planering och utbyggnad ska främja hållbar stadsutveckling. Tolvforsskogen ska bli en plats där människor gärna jobbar och etablerar sitt företag men som också andra Gävlebor gärna besöker eller passerar. Tillgänglighet till detta stora verksamhetsområde är av största vikt för att uppnå målsättning om hållbara transporter, såväl till- och från- som mellan områdets olika delar.

I Tolvforsskogen finns närhet till E4 och E16, och hamnen via Hamnleden. OKB får en ny sträckning genom Gävle och genom Tolvforsskogen. I framtiden kan även Bergslagsbanan få en ny sträckning genom området och Gävles godsbangård kan komma att lokaliseras hit. Dessa järnvägssatsningar stärker möjligheter till multimodala transporter i området, men innebär även utmaningar i form av att järnvägen utgör hinder för att passera järnvägen med bland annat andra transportslag.

Planprogrammet ligger till grund för denna avsiktsförklaring och konkretiserar Tolvforsskogens framtida funktion och vilka åtgärder som krävs för att skapa en bra helhetslösning för såväl stadens som järnvägens behov. Planprogrammet har tagits fram av kommunen i samverkan med Trafikverket.

Tolvforsskogen i översiktsplan och avtal med staten

Området Tolvforsskogen är tidigt utpekad i kommunala styrdokument, från ÖP90 till nu gällande översiktsplan för Gävle kommun, som ett framtida verksamhetsområde. År 2017 tecknades ett avtal mellan Kommunen, staten och Regionen där respektive parter åtaganden regleras. För mer detaljer hänvisas till avtalet som benämns "Avtal avseende bostadsbyggande i Näringen i Gävle kommun N2017/07384/PBB".

Samordning planlägningsprocesser

För att möjliggöra Ostkustbanans nya dragning genom Gävle behöver gällande detaljplaner upphävas eller ändras. För det nya verksamhetsområdet Tolvforsskogen kommer ett flertal detaljplaner att behövas. Järnvägsplanen kommer att ligga i direkt angränsning till detaljplanernas gräns. Där passagererna finns föreslagna behöver detaljplanerna överbrygga järnvägsplanerna. Kommunen ansvarar för detaljplanarbetet och det finns möjlighet att nyttja det förfarande som Plan- och bygglagen (PBL) erbjuder i form av samordnade förfarande mellan detaljplaner, vägplaner och järnvägsplaner. Kommunen bekostar hantering av nya, ändrade eller upphävda detaljplaner.

För att säkerställa att passager projekteras och sedan byggs över/under ny OKB hänvisar Trafikverket till att detaljplaner, som möter behovet av passage/passager över det nya spåret, måste finnas antagen inför fastställesle av järnvägsplanen. I kontroversiella fall ska den även vara lagakraftvunnen. Det innebär främst om en passage passerar under järnvägsspåret (järnvägsport) då bärande konstruktioner ska vara statliga och ägas och förvaltas av Trafikverket och därmed ingå i framtagna järnvägsplan. Trafikverket ska inte vara väghållare av de vägar som avses att förläggas i och i anslutning till en eventuell järnvägsport. Vägarna avses bli kommunala gator och dessa måste därför hanteras i detaljplan för att påvisa och motivera behovet av en järnvägsport. Om en passage över järnvägen istället utformas som en bro ska den inte anses vara statlig och ägande och förvaltning av en sådan bro avses bli kommunalt. En bro över järnvägen ställer därmed inte samma krav på att lagakraftvunna detaljplaner finns framtagna för att kunna fastställa järnvägsplanen.

Ett utförande av passage/passager i samband med framtagandet av järnvägsplanen medför minskade kostnader för det kommunala exploateringsprojektets jämfört med om det hanteras i ett senare skede.

Åtgärder som kräver samordning

Parterna behöver samverka vad gäller detaljplaner och järnväg- och/eller vägplaner för att undvika låsningar mot varandra, se till att framdrift prioriteras och att det byggda resultatet uppfyller de transportpolitiska målen. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Om Trafikverket medverkar till att kommunal infrastruktur påverkas så har Trafikverket ett ansvar att utreda och lämna förslag på hur funktionen kan ersättas. Kommunen har möjlighet att påkalla förändringar i sin anläggning, ev standardhöjningar eller justeringar av läge etc. Kommunen är då medveten om att dessa förändringar som grundregel inte ingår i det åtagande som Trafikverket har. Påkallande om tillägg i den kommunala infrastrukturen ska som grundregel finansieras av kommunen. Parterna skall komma överens om hur tillägg ska hanteras vad gäller projektering och produktion. Detta regleras längre fram i ett särskilt avtal alternativt samverkansavtal mellan parterna.

Det partsgemensamma arbetet har identifierat följande åtgärder nedan som är särskilt viktiga att lyfta fram i denna avsiktsförklaring.

Passagera över/under OKB

Den nya järnvägen kommer att utgöra barriär i området där ny verksamhetsmark planeras. Behov att passera järnvägen kommer att finnas för nya verksamheter inom området samt för besöks trafik till dessa.

Nuvarande behov att röra sig genom området påverkas också och behöver beaktas. Detta handlar bland annat om skogsbruket, stugägare, rekreation i form av motion, friluftsliv och markupplåteser/arrenden för klubbar/föreningar.

Kommunen ser för närvarande ett behov om minst tre passager enligt det planprogram som tas fram. Passagera över/under järnvägen blir nödvändiga för att koppla Tolvsfors skogens delområden med varandra, samt för att skapa kopplingar från befintlig stad genom området. Varje delområde i det nya verksamhetsområdet behöver nås från minst två håll, detta framförallt för att skapa utrymningsvägar. Passagera har enligt kommunens gestaltningsförslag utformats så de blir trygga och säkra. De ska ha en funktionalitet för såväl gång-, cykel-, bil-, buss- och lastbilstrafik. Passagera behöver gestaltas med omsorg. Belysningsfrågan blir viktig för upplevelsen av trygghet. För att främja gång och cykeltrafik behöver passagera ligga tätt vilket skapar genhet i stadens gång- och cykelnät.

I program för detaljplan har också rekreativa stråk för allmänheten redovisats för att behålla möjligheten att röra sig i naturmiljöer genom området i nordsydlig och västöstlig riktning. Idag fyller området en viktig funktion för friluftsliv, motion och jakt och kommunen har önskemål om att dessa stråk och allmänna intressen behöver finnas kvar i den nya strukturen.

Trafikverket kommer i sin projektering gällande framtagande av järnvägsplan att utreda om passagerer kan anses nödvändiga även ur statligt behov. Exempel på behov kan isåfall vara åtkomst till järnvägsanläggningarna inom området för drift, underhåll och tillsyn.

Trafikverket har också en skyldighet att i järnvägsplanens framtagande göra hänsynstaganden till befintlig omgivning. Pågående markanvändning får inte nämnvärt försvåras. Stora barriäreffekter ska om möjligt undvikas, vilket innebär att åtkomst till fastigheter, rättigheter såsom arrenden/servitut, viltpassager mm behöver ses över och samordnas så att åtkomst till dessa områden kvarstår med hänsyn taget till teknisk- och ekonomisk rimlighet. Det medverkar till att förslag på passager och eventuella nya vägar för andra ändamål/intressen än statliga också behöver omhändertas i projekteringsarbetet.

Då de statliga och enskilda behoven av passager hanteras längre fram i planläggningsprocessen kan dessa därmed inte klarläggas vid denna avsiktsförklarings upprättande.

Parterna bör samverka i sin planering så att passager placeras på strategiska platser för att i möjligaste mån uppnå båda parter behov och intressen av passager och genom det effektivisera antalet passager. Parterna är dock medvetna om de svårigheter som finns i att uppnå samma funktion och läge på befintliga anläggningar som tidigare pga den omfattande ombyggnationen av både väg och järnväg i området. Detta kan bidra till att dessa blir tekniskt svåra att genomföra och som också kan påverka möjligheterna till att skapa trygga och användarvänliga passager.

För att klargöra hur passagera behöver utformas behöver en spårlösning inom nuvarande järnvägskorridor fastläggas. Spårlösningen kommer att klargöra hurvida en passage behöver gå över eller under järnvägen. Trafikverket kommer att påbörja arbetet med spårlösningen under augusti 2022 och spårlösningen ska färdigställas i plan- och profil under våren 2023. I det arbete med spårlösningen som Trafikverkets konsult genomför, ska Trafikverket ge konsulten i uppdrag att ta hänsyn till att tre passager tillkommer. Dessa tre passager följer då den geografiska placering som planprogrammet anger. Parterna är medvetna om att specifika markförutsättningar kan medverka till att konsulten kan föreslå andra lägen för passager än de som kommunen pekat ut.

Kommunen har tagit fram en hydrologisk modellering (MIKE 21) för Tolvforsskogen som visar hur områdets avvattning förändras vid full utbyggnad. Kommunen har en önskan om fortsatt dialog kring avvattningsfrågorna i kommande arbete.

Gällande ansvar för finansiering, se vidare under det avsnittet.

Passager under/över E4

E4 utgör en stor barriär genom staden och de passager som finns idag vid Igeltjärn och vid Margaretha Johanssons väg fyller en funktion för framförallt rekreation men även för stugägare, jakt, enduro, och till viss del som spridningskorridorer för djur. Margaretha Johanssons väg påverkas inte av sänkning av E4 och hanteras därför inte i detta skede.

Ett gent gång- och cykelnät behövs för att uppnå målsättningen om att de som är verksamma i Tolvforsskogen ska använda hållbara transporter till och från jobbet. Gång- och cykelkopplingarna behövs även för besöksresor till området och för att möjliggöra för Gävleborna att komma igenom verksamhetsområdet och vidare till skogs och strövmarker väster och norr om området. Passagera

kan därmed få ett utökat användningsområde i samband med ombyggnationen och etableringen i jämförelse med hur dessa används idag.

Kommunen är därför mån om att dessa kopplingar ska finnas kvar och att passagerna ska möjliggöra flera funktioner såsom friluftspassager men även för gc-trafik och eventuell kollektivtrafik i framtiden. Trafikverket ska se över möjligheterna att låta dessa passager kvarstå i sina lägen.

Parterna är dock medvetna om att sänkningen av E4 samt nydragningen av OKB kan medverka till att anpassningar i lägen och höjd behöver göras, dvs att en nuvarande port kan behöva ändras till en bro istället. Parterna ska i nära samverkan se hur dessa passagemöjligheter kan kvarstå. Kommunen är dock medveten om att eventuella önskemål om förändringar i utformning eller förtätningar av passager som innebär en merkostnad för Trafikverket kan anses som tillägg och medverka till medfinansiering av kommunen.

Finansiering

Det finns i dagsläget ingen uppskattad kostnad på de kommande åtgärderna. Parterna kan därför endast genom denna avsiktsförklaring överenskomma kring principerna för hur kommande arbete bör delas mellan parterna framgent.

Parterna är medvetna om att de åtgärder som genomförs i statlig anläggning och som finansieras med enbart statliga medel utförs enligt grundutförande. Ett grundutförande utgår från det statliga ansvaret men blir en bedömning från fall till fall eftersom varje åtgärd är unik. Baserat på dialog med berörda parter och utifrån samhällsekonomiska kalkyler så utformar Trafikverket ett åtgärdsförslag som redovisas för övriga parter. Det finns utöver grundutförandet en möjlighet att göra tillägg i den statliga infrastrukturen.¹

Ett tillägg blir aktuellt om kommunen eller annan part vill göra förbättringar eller anpassningar som anses vara utöver det statliga ansvaret. Ett tillägg i den statliga infrastrukturen ska utvärderas och godkännas av Trafikverket.

Om Kommunen eller annan part påkallar ett tillägg ska Kommunen eller annan part som grundregel bära finansieringsansvaret för den merkostnad som tillägget kan innebära, merkostnaden kan avse fördrade projekteringskostnader, produktionskostnader samt drift- och underhållskostnader. Eventuella tillägg regleras i detalj i ett medfinansieringsavtal som tecknas längre fram i processen.

Tillägg måste hanteras i ett tidigt skede så att det kan inarbetas i järnvägsplanen utan att riskera en försening i framdriften av projektet och planläggningen gällande Gävle V-Kringlan eller vägplanen för trafikplats Gävle Norra.

Parterna är överens om att det är nuvarande markanvändning i Tolvforsområdet som ligger till grund för hur Trafikverket bedömer att ett grundutförande gällande passager kan utformas. Den främsta markanvändningen i området består av skogsmark och Trafikverket ska i ett grundutförande utgå från att pågående markanvändning inte försvåras, tex passager för skogsbruket och viltpassager. I grundutförandet ser också Trafikverket till statliga behov av anläggningar som behöver tillkomma för drift och underhåll av OKB eller E4 såsom placering av eventuella passager för servicevägar mm. Det innebär att grundutförandet vad gäller passager kan omfatta färre och mindre passager än vad Kommunen önskar och att utformningen enligt kommunens önskemål gällande passager kan innebära tillägg både vad gäller antalet passager samt dess utformning. Eventuella tillägg ska finansieras av Kommunen. Det innebär att kommunen finansierar för de merkostnader som uppkommer med anledning av att en passage blir större och/eller att kommunen önskar ett utökat antal passager. Tilläggen omfattar både planlägnings- projekterings- och produktionskostnader.

¹ Vägledande underlag; Budgetlagen (2011:203) 7 kap 5, Budgetprop. 2012/13:25, Riksrevisionens granskning 2011 "Medfinansiering av statlig infrastruktur" RIR 2011:28

En passage som går över OKB eller E4 blir en kommunal anläggning och hanteras i en detaljplan. En passage som går under OKB eller E4 behöver inarbetas i järnvägsplanen och/eller vägplanen då Trafikverket alltid ska vara konstruktionsägare till anläggningar som bär upp järnvägs- och väganläggning.

Tillkommande eller utökade passager under OKB eller E4 kräver medfinansieringsavtal medan passage över järnvägen kan hanteras i ett samverkansavtal. Medfinansieringsavtal mellan parterna bör upprättas i god tid innan planhandlingarna ska lämnas in till planprövning för fastställelse och gärna inför ett samrådsskede. En väg- eller järnvägsplan kan inte fastställas om inte finansieringen av hela åtgärden är tryggad vilket den anses vara om medfinansieringsavtal finns undertecknat. Överenskommelser om medfinansiering bör som regel betraktas som preliminära fram till dess att Regeringen har fattat beslut om att ett projekt ska byggstartas de närmaste tre åren. Detta innebär normalt att för att medfinansieringen för åtgärden ska kunna godkännas med byggstart inom tre år måste medfinansieringsavtalen finnas undertecknade senast vid årsskiftet året innan byggstart kan beslutas då ansökan sänds i mars.

Parterna ska verka för att under hösten 2022 komma överens om omfattningen av antalet och storleken på passager. Det omfattar främst de passager som avses passera under OKB eller E4 då dessa behöver inarbetas i järnvägs- eller vägplanen. Om det fortsatta arbetet med järnvägsplanen innebär att anpassningar i projekteringsarbetet tillkommer i form av passager så ska parterna skriva ett medfinansieringsavtal eller särskild överenskommelse gällande fördelning av kostnader för fortsatt projektering/planläggning. Kommunen ska då stå för de merkostnader som uppkommer med anledning av den utökade projekteringen som i planlägningsarbetet kan kopplas till passagerna.

Trafikverket har för kommunen redovisat uppskattade kostnader gällande tilltänkta passager. Uppskattningen omfattar både passager över och under spåranläggningarna och ska ses som preliminära.

Samverkan som utgår från samma målsättning

Samarbetsformer på ett öppet sätt mellan parterna med regelbundna möten för att finna bästa gemensamma lösningen. En mötesstruktur finns upprättad för Gävlepusslet.

Förutsättningar för avsiktsförklaringens giltighet

Eventuella ändringar i och tillägg till denna avsiktsförklaring gäller endast om de är skriftliga och undertecknade av samtliga parter.

Vidare är parterna medvetna om att ett genomförande av åtgärderna i denna avsiktsförklaring är beroende av flera myndighetstillstånd och andra beslut bland annat i frågor beträffande åtgärdsplaner, detaljplaner, väg- och järnvägsplaner m.m. Parterna är således införstådda med att ändringar i avsiktsförklaringen, liksom ytterligare överläggningar, angående innehållet i densamma därför kan bli nödvändiga. Denna avsiktsförklaring gäller under förutsättning att erforderliga statliga och kommunala medel kan tillhandahållas för finansiering av åtgärder i denna avsiktsförklaring. Avsiktsförklaringen gäller till dess att avtal om medfinansiering och samfinansiering träffats mellan parterna, dock längst till fem år efter avsiktsförklaringens undertecknande.

Avsiktsförklaringen har upprättats i två (2) likalydande exemplar av vilka parterna tagit varsitt.

Ort och datum

Ort och datum

Trafikverket Region Mitt
Catherine Kotake
Regiondirektör

Gävle kommun
Åsa Wiklund Lång
Kommunstyrelsens ordförande